

Młody ŻEGLARZ

W NUMERZE: Zwycięskie Lata ● Flota Wielkich Zwycięstw ● Bitwa pod Helem ● Rycerze Głębin ● Odra – Rzeka Pokoju ● Budujemy model okrętu gdańskiego z w. XV ● KONKURS WAKACYJNY

Nr. 7
LIPIEC
1951
CENA 1 ZŁ

NA MORSKIM HORYZONCIE



Wraz z całym narodem załogi naszych statków przystąpiły w dniu 17 maja do składania swych podpisów pod Manifestem Pokoju. Na zdjęciu: przodownik pracy PMH bosman Babiarz — składa swą kartkę plebiscytową jako pierwszy członek załogi s/s „Puck".



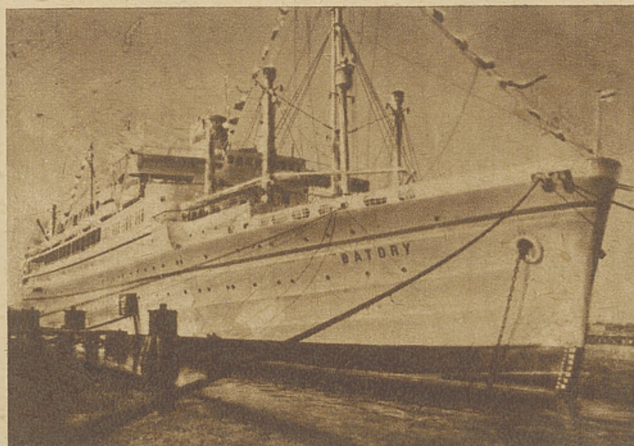
Bez względu na porę doby i pogodę — odbywają ćwiczenia na wodach Bałtyku jednostki Polskiej Marynarki Wojennej. Sezon letni musi być jak najintensywniej wykorzystany dla wyszkolenia nowych kadr niezłomnych obrońców morskich granic Polski Ludowej.



Wzorem portowców i marynarzy radzieckich — coraz liczniejsi członkowie załóg naszych statków oraz pracownicy portowi, podejmują socjalistyczną opiekę nad powierzonymi sobie jednostkami, urządzeniami i mechanizmami. Oto dźwigowy Radomski uważnie i troskliwie tawotuje chwytak swojego dźwigu.



„Mikołaj Rej" to jedna ze starszych jednostek naszej floty. Pomimo tego — dzięki zgranej załodze, dzięki jej troskliwej opiece i socjalistycznemu podejściu do współzawodnictwa — statek ten należy do przodujących. Na przykładzie tej jednostki widzimy jakie rezultaty dają przyjęte za wzorem radzieckim, socjalistyczne metody pracy załóg okrętowych.



Nasza chluba — transatlantyk „Batory" — w ramach okresowego remontu — został przemalowany na kolor stalowy. Jasny kadłub jeszcze lepiej podkreśla szlachetną i piękną sylwetkę flagowej jednostki polskiej floty.



Tysiące wycieczkowiczów zjeżdża niemal co dzień na Wybrzeże — by wykorzystując okres lata zwiedzić porty, zobaczyć statki, odbyć choć krótką podróż jednostką przybrzeżną. Na zdjęciu: motorówka „Jaś" — obwożąca zwiedzających po porcie gdyńskim.



ZWYCIĘSKIE LATA

Było to nie tak dawno. Dzieci, które wówczas przyszły na świat — stawiają dziś pierwsze kroki w szkole podstawowej. Skończyły 7 lat. Starsi pamiętają tamte dni doskonale. Nastąpiło to w lipcu 1944 roku, na skrawku ziemi polskiej, wyzwolonym przez Armię Radziecką i Wojsko Polskie, kiedy nad Wisłą huczały armaty...

Na okaleczonych murach miast zjawił się wówczas plakat, który otuchą i wiarą napełnił znękane wojną serca... Manifest Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego... Ci, którzy dni te spędzali jeszcze w mroku hitlerowskiej okupacji — wysłuchiwali treści dokumentu przez radio. Ogłaszał go Lublin, ogłaszała go na cały świat radiostacja niezwyciężonej Moskwy. Był to dokument o niezwykłej wadze historycznej dla narodu polskiego — określał on wyraźnie jak nigdy dotąd drogę rozwoju kraju po jego wyzwoleniu. Jasno i treściwie wytyczał słuszną linię polityki pokoju i dobrobytu mas pracujących, polityki — opartej na przyjaźni, pomocy i przykładzie wielkiego Związku Radzieckiego.

Jaśniej niż każdy inny, wydany dotąd dokument — określał i wytyczał Manifest Lipcowy program polityki na odcinku morskim: „Cały naród — czytamy w jego treści — do walki o szeroki dostęp do morza, o polskie słupy graniczne na Odrze i Nysie... o Polskę, której zapewniony będzie trwały pokój, możność twórczej pracy i rozkwitu kraju"...

Dla realizacji tych szczytnych haseł — pierwszym i najważniejszym warunkiem było oczywiście wyparcie okupanta poza granice Polski. Dokonała tego bohatersko Armia Radziecka i kroczące u jej boku Ludowe Wojsko Polskie. W wyniku zaciętych bojów oswobodzony został pas wybrzeża, liczący ponad 500 kilometrów, wrócone narodowi polskiemu porty — Gdynia, Gdańsk, Kołobrzeg, i Szczecin, a zwycięskie armie, gromiące faszystowskiego najeźdźcę — ustawiły słupy graniczne nad Odrą i Nysą. Wróciły do macierzy odwieczne polskie ziemie, a wytyczona wzdłuż nurtów rzek granica miała być odtąd gwarantem trwałego pokoju między narodami polskim i niemieckim.

Wytyczne Manifestu określiły również charakter gospodarki przemysłowej i rolnej. W oparciu o sojusz robotniczo-chłopski, o przodującą partię mas pracujących — rewolucyjną partię robotniczą, na drodze ogólnych społeczno-ekonomicznych przemian, korzystając z pomocy i wzorów ZSRR, możliwe było przystąpienie w szeregach narodowego frontu do zrealizowania zadań, których celem jest zbudowanie w Polsce socjalizmu.

Odnosi się to w równej mierze do całej naszej gospodarki morskiej, która dawno już przekroczyła poziom przedwojenny. Rozwijają się nasze porty, w których stosujemy coraz to nowocześniejsze metody obsługi, krzepnie nasza flota. Przede wszystkim zaś — wzrastają kadry pracowników morza — marynarzy i rybaków, stoczniowców i robotników portowych, inteligencji naukowej i pracowników zaplecza...

Minęło siedem lat... Możemy z dumą obejrzeć się za siebie na rezultaty pracy i walki naszego narodu, realizowane pod przewodem rewolucyjnej partii robotniczej i jej przewodniczącego Bolesława Bieruta, dla szczęścia przyszłych pokoleń, dla pokoju.

Wiemy, że przyszłe lata przyniosą nam jeszcze znaczniejsze sukcesy, bowiem niespożyte są siły narodu, jeśli przyświeca mu wspaniały cel walki pod sztandarem Stalina, pod sztandarem pokoju i socjalizmu...



Młodzieży,

co obmyślać
przyszłe życie zwykła
szuka kogoś
by wziąć przykład swych
zamierzeń z niego
bez namysłu
powiem:
bierz przykład
z towarzysza Dzierżyńskiego.

(Wł. Majakowski)

Przed 25 laty — 20 lipca 1926 roku przestało bić serce niezłomnego rycerza rewolucji, gorącego patrioty i internacjonalisty, wielkiego bojownika o sprawę wyzwolenia klasy robotniczej — Feliksa Dzierżyńskiego.

Życie jego od najmłodszych lat było pasmem walk i cierpień. Więziony w Wilnie, w Warszawie, zesłany na Syberię — nigdzie nie załamywał się, a przeciwnie — swoją postawą pobudzał towarzyszy do walki. Gdy nad Newą rozbrzmiały strzały „Aurory" — Dzierżyński był jednym z pierwszych, którzy stanęli u boku Lenina i Stalina, w szeregach partii bolszewików, gotowi poświęcić swe życie za sprawę rewolucji. W okresie walki z kontrrewolucją i interwencją — partia wysyłała go na niezwykle trudne odcinki pracy i walki. Z powierzonych zadań Feliks Dzierżyński wywiązywał się zawsze znakomicie. Otaczała go wszędzie głęboka miłość prostych ludzi, żołnierze nazywali go ojcem. Nienawidzili go tylko wrogowie rewolucji — zdrajcy i mordercy. „Znajduję się w samym ogniu walki" — pisał w tym czasie w swych listach — Życie żołnierza, który nie zna odpoczynku, albowiem trzeba ratować płonący dom. Nie ma czasu myśleć o swoich i o sobie. Praca i piekielna walka. „Wszelako serce moje w tej walce pozostało żywe, takie same, jak było dawniej".

Ten bojownik, nieugięty i twardy w walce z caratem i wszelkimi wrogami ludu, całym swym ofiarnym życiem służył właśnie człowiekowi pracy ,ludziom krzywdzonym i uciskanym, dla których miał serce otwarte i gorące. Był humanistą, który dowodził swego humanizmu czynem. Był patriotą, który stale miał przed oczyma Polskę wyzwoloną z podwójnych kajdanów: obcej przemocy i rodzimego kapitalistycznego ucisku.

Dzierżyński, który wyrósł z szeregów proletariatu polskiego i przewodził mu, stał się symbolem przyjaźni narodu polskiego i narodów radzieckich. W uchwale Biura Politycznego KC PZPR w sprawie obchodu 25 rocznicy śmierci Feliksa Dzierżyńskiego czytamy: „Walcząc o zwycięstwo i utrwalenie władzy proletariackiej w Rosji, Dzierżyński walczył jednocześnie o swoją „starą sprawę", o dobro polskiej klasy robotniczej, o dobro narodu polskiego". I dlatego ta sama uchwała — ogłoszona w 33 rocznicę Wielkiego Października — stwierdza, że pragniemy teraz „uczcić **największego rewolucjonistę polskiego**".

Dzierżyński był jednym z budowniczych i jednym z najwybitniejszych przywódców Socjal Demokracji Królestwa Polskiego i Litwy. Wraz z Julianem Marchlewskim i Różą Luksemburg kierował wspólną walką robotników polskich i rosyjskich przeciw caratowi. Dzięki przewodnictwu Dzierżyńskiego proletariat polski odegrał tak chlubną rolę podczas rewolucji w 1905 r.

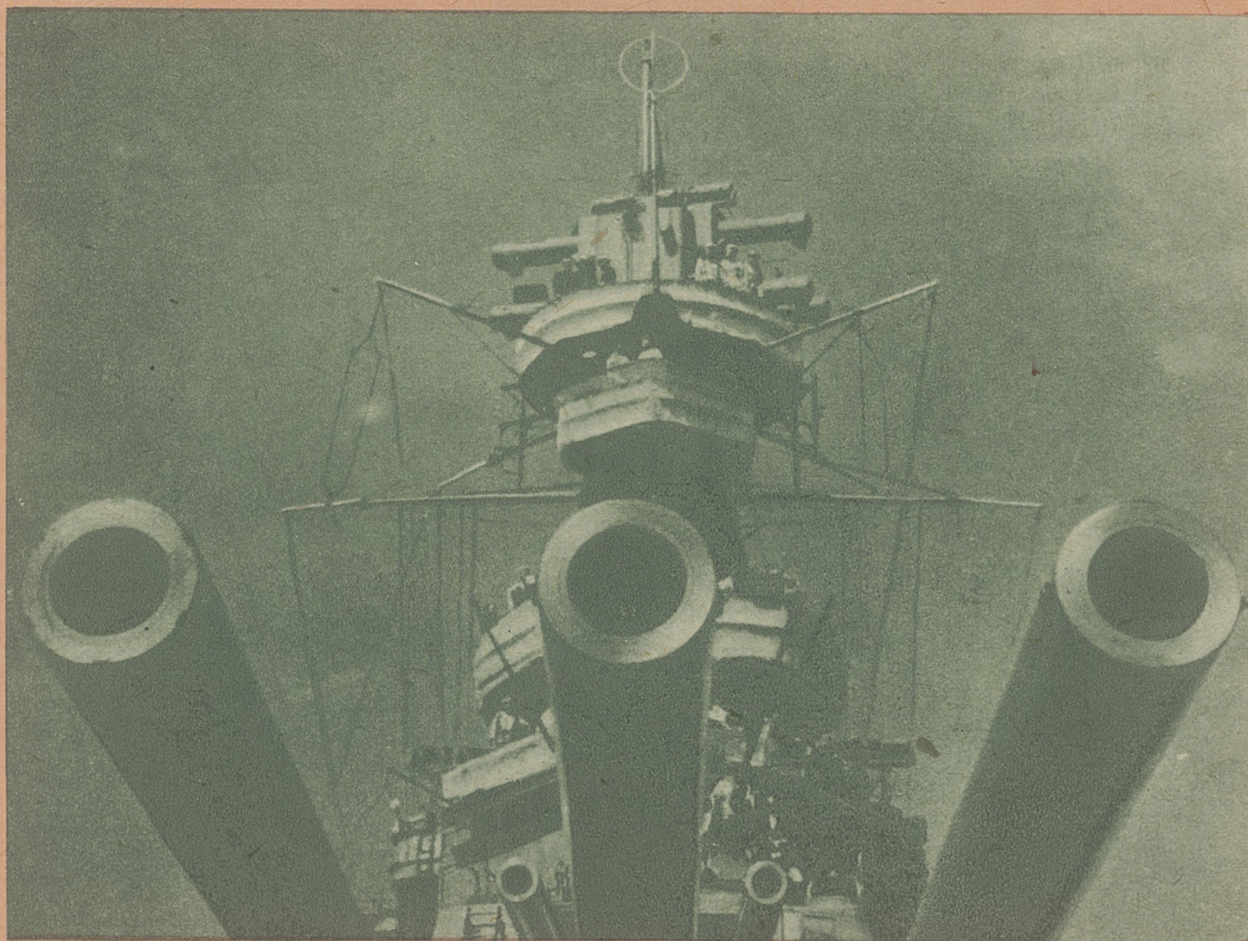
Rewolucyjna działalność Dzierżyńskiego zaprowadziła go niejednokrotnie do więzienia — do X Pawilony w Warszawie, do kazamatów w carskiej Rosji, na Sybir. Lecz te represje nie mogły złamać nieugiętej postawy Dzierżyńskiego.

Z dumą wspominamy dziś fakt, że Feliks Dzierżyński wziął udział obok Lenina i Stalina w kierownictwie Wielkiej Rewolucji Październikowej.

Gdy przestało bić to wielkie serce niezłomnego bojownika o sprawę ludu — przy trumnie jego stanęli — Stalin, Mołotow, Woroszyłow, Kujbyszew... Żegnali go proletariusze wszystkich krajów, żegnała go młodzież i dzieci, zachowując na zawsze w pamięci jego nieśmiertelną postać.



Ucieczka Dzierżyńskiego z zesłania (rys. M. Wątorski).



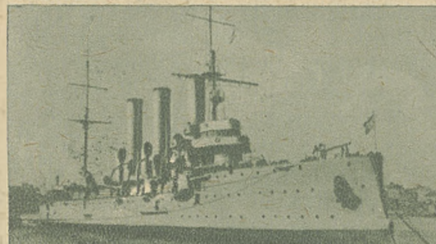
★ FLOTA ★
WIELKICH ZWYCIĘSTW



Przed 12-tu laty, w czerwcu 1939 r., Rząd Radziecki i Komitet Centralny WKP(b) postanowił — celem zainteresowania szerokich mas zagadnieniem budownictwa sił morskich państwa radzieckiego — obchodzić corocznie Dzień Marynarki Wojennej. W fakcie tym ponownie przejawiła się troska rządu i partii o zwiększenie obronności Kraju Rad.

Od tego czasu Dzień Marynarki Wojennej stał się tradycyjnym świętem narodu radzieckiego, dniem przeglądu sił zbrojnych, którym powierzona została obrona morskich granic ZSRR, świętem radzieckich budowniczych okrętów.

Związek Radziecki jest nie tylko wielkim mocarstwem lądowym lecz także wielkim mocarstwem morskim. Wybrzeża jego oblewają wody trzynastu mórz i trzech oceanów. Z 65 tys. km granic Związku Radzieckiego — ponad 2/3 — to granice morskie. Na brzegach mórz i oceanów leżą wielkie miasta, centra przemysłowe i ważne rejony rolnicze. Wystarczy wymienić Leningrad, Tallin, Rygę, Murmańsk, Archangielsk, Odessę, Batum, Władywostok.



Okres wspaniałych sukcesów w budownictwie okrętowym, w dziele wzmacniania siły bojowej — dzieli Radziecką Marynarkę Wojenną od październikowej salwy „Aurory" — po dzień dzisiejszy

ZSRR prowadzi ożywiony handel zagraniczny. Większość eksportowanych i importowanych towarów przewozi się drogą morską. Radzieckie statki handlowe przepływają przez wszystkie morza i oceany świata.

Fakty te potwierdzają konieczność posiadania silnej floty — niezawodnej ochrony wybrzeży i żeglugi morskiej. Wielka partia bolszewików i jej wodzowie Lenin i Stalin zawsze przejawiali duże zainteresowanie rozwojem i rozbudową Sił Morskich ZSRR. W latach budownictwa socjalistycznego flota, tak jak i inne rodzaje wojsk, rosła i rozwijała się w szybkim tempie.

* * *

Naród rosyjski — to naród żeglarzy. Jak wiadomo, jeszcze w VII wieku dokonywali oni śmiałych rejsów do wybrzeży południowych Włoch, na wyspę Kretę, do Bizan-





U góry: Józef Stalin na pokładzie krążownika „Czerwona Ukraina" (28 lipca 1929 r). U dołu: Jeden z okrętów wojennych wybudowany w okresie pierwszej stalinowskiej pięciolatki — krążownik „Krasnyj Kawkaz"

cjum. W wieku IX pływali po Morzu Bałtyckim, Czarnym, Kaspijskim i Białym.

Cała wielowiekowa historia państwa rosyjskiego związana jest z walką o dostęp do brzegów mórz. Umocniwszy się na morskich wybrzeżach — naród rosyjski przedsiębrał śmiałe i dalekie wyprawy przez morza i oceany, odkrywając nowe wyspy, lądy i całe kontynenty.

Rosyjska flota posiada sławną historię wojenną, która stanowi dumę całego narodu. Rosyjscy dowódcy floty jak np. — Piotr I, admirałowie: Spiridow, Uszakow, Sieniawin, Łazarew, Nachimow, Butakow, Makarow i inni — wsławili szeroko oręż rosyjski. Marynarze rosyjscy przyczynili się do rozwoju sztuki wojenno-morskiej.

W ciągu 250 lat swego istnienia flota rosyjska poszczycić się może 22 wielkimi zwycięstwami morskimi. Pierwsze zwycięstwo pod Gangutem, odniesione po bitwie połtawskiej, a następnie zwycięstwa w Zatoce Czesma, u wybrzeży Fidonisi, Kerczu, Tendry, Kalakrii, Nawarina, Afony, pod Sinopą — na wieki zapisane są w kronikach sławy narodu rosyjskiego.

Karty pełne sławy wpisali marynarze rosyjscy do historii rewolucyjnej walki z caratem, z obszarnikami i kapitalistami.

* * *

W listopadowe dni 1917 roku krążownik „Aurora", znajdujący się w Piotrogradzie, a także okręty i oddziały desantowe, przybyłe na wezwanie partii z Kronsztadtu i Helsingforsu — stawiły czoło kontrrewolucyjnemu Rządowi Tymczasowemu. Krążownik „Aurora" salwą swych armat, skierowanych na Pałac Zimowy, obwieścił 25 października (7 listopada) początek nowej ery — ery Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji.

28 stycznia 1918 r. Lenin podpisał dekret o organizacji Czerwonej Armii, a 14 lutego wydany został dekret o stworzeniu Czerwonej Floty. Celem obrony zdobyczy rewolucji socjalistycznej stworzona została armia i marynarka nowego typu. Najwierniejszym pomocnikiem Lenina w organizowaniu, szkoleniu, wychowywaniu składu osobowego Sił Zbrojnych, w dowodzeniu bojowymi operacjami przeciwko wrogom radzieckiego państwa był Stalin.

W okresie wojny domowej Lenin i Stalin powierzali Marynarce Wojennej wypełnianie zadań ogromnej wagi. W celu współdziałania z oddziałami Armii Czerwonej powstały rzeczne i jeziorne flotylle. W lądowych i desantowych oddziałach działało przeszło 60 tysięcy marynarzy. Okręty Czerwonej Floty toczyły zacięte i ciężkie boje z liczniejszymi przeciwnikami — na wszystkich morzach okalających Związek Radziecki.

* * *

Po zakończeniu wojny domowej na X zjeździe WKP(b) postanowiono odbudować Marynarkę Wojenną. Na zlecenie partii Leninowski Komsomoł objął patronat nad marynarką. Delegował on na okręty i do wojenno - morskich szkół tysiące komsomolców. Dzięki wysiłkom marynarzy i robotników okręty wojenne, jeden po drugim, nabierały gotowości bojowej.

Stalinowska polityka uprzemysłowienia kraju pozwoliła zwiększyć obronność Kraju Rad i rozbudować Marynarkę Wojenną. Dzięki Wielkiemu Stalinowi powstała w roku 1932 Flota Oceanu Spokojnego, a w roku 1933 — Flota Północna. Generalissimus Stalin osobiście dokonał przeglądu pierwszych okrętów wojennych, które przybyły na Północ.

Związek Radziecki w okresie dwóch pierwszych pięciolatek zbudował cztery razy więcej okrętów wojennych, niż Rosja carska w ciągu dziesięciu lat poprzedzających Pierwszą Wojnę Światową.

* * *

Wielka Wojna Wyzwoleńcza narodu radzieckiego przeciwko Niemcom hitlerowskim była surowym sprawdzianem moralnych i materialnych sił państwa radzieckiego. Radzieckie Siły Zbrojne pod dowództwem Generalissimusa Stalina w ciągu trzech lat same prowadziły walkę z faszystowskim najeźdźcą. Reakcyjne koła Anglii i Stanów Zjednoczonych świadomie odwlekały stworzenie drugiego frontu.

Wiadomo, iż wynik wojny rozstrzygał się na frontach lądowych i punkt ciężkości walki z hitlerowskimi najeźdźcami przypadł Armii. Marynarka Wojenna — wierny sojusznik Armii Radzieckiej pewnie osłaniała opierające się o morze skrzydła Armii niszcząc flotę handlową przeciwnika, utrudniając żeglugę i zabezpieczając nieprzerwaną komunikację na własnych szlakach.

Flota Radziecka skutecznie ochraniała własne linie komunikacyjne,



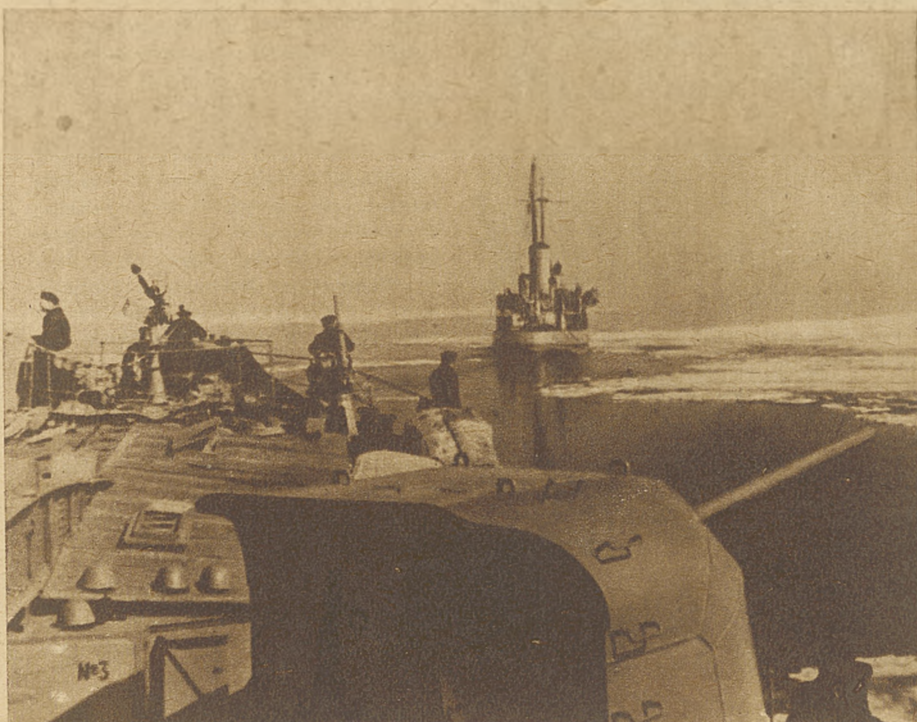

Operacja desantowa Floty Czarnomorskiej pod Odessą — dnia 22 września 1941 r. — wg. obrazu M Awiłowa.

zapewniając bezpieczeństwo transportom morskim i powodując znaczne straty na liniach komunikacyjnych przeciwnika.

Flota brała udział we wszystkich najważniejszych operacjach Armii. Wyniki tych operacji wykazały wyższość radzieckiej sztuki wojennej nad sztuką wojenną faszystowskich Niemiec. Charakteryzuje to dziesięć stalinowskich zwycięskich uderzeń dokonanych w 1944 r. przez Armię Radziecką — w ośmiu z nich uczestniczyły siły wojenno-morskie, flotylle rzeczne i jeziorne.

W następnym roku Armia Radziecka przeprowadziła szereg ważnych operacji, w których aktywnie uczestniczyły floty i flotylle. W operacjach tych bohatersko walczyli również marynarze Floty Oceanu Spokojnego.

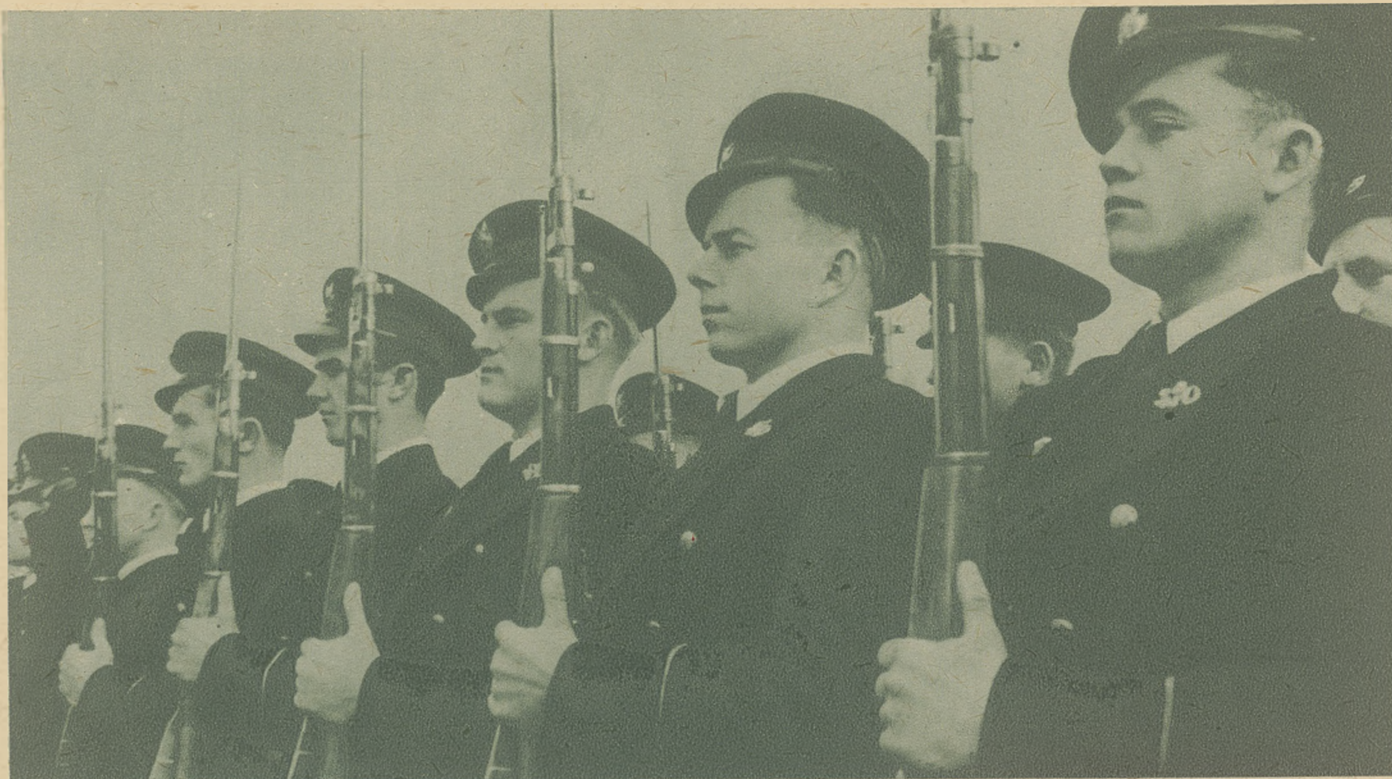
* * *

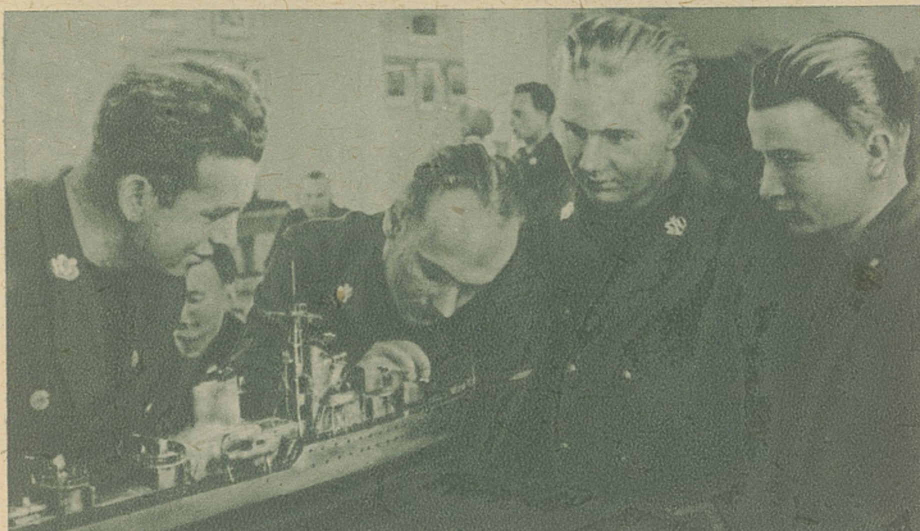


Po zwycięskim zakończeniu wojny przystąpiono, pod kierownictwem wielkiej partii Lenina — Stalina, do pokojowej, twórczej pracy, do wykonania powojennej, stalinowskiej pięciolatki. Zajęty budową komunizmu naród radziecki nie zapomina ani na chwilę o niebezpieczeństwie nowej wojny, jaką chcą rozpętać reakcyjne koła USA, Anglii i ich satelitów.

W tej sytuacji zadaniem Sił Zbrojnych państwa radzieckiego jest — trwać w ciągłej gotowości bojowej. Wielki i mądry wódz narodu radzieckiego — Generalissimus Stalin — wskazał, że zadanie Radzieckich Sił Zbrojnych zawiera się w tym, aby „... czujnie strzec pokojową i twórczą pracę radzieckiego narodu, niezawodnie zabezpieczać interesy państwowe Związku Radzieckiego, a granice radzieckiej Ojczyzny uczynić niedostępne dla wrogów".

Autorytet Radzieckich Sił Zbrojnych, w skład których wchodzi Marynarka Wojenna, stanowi jednocześnie rękojmię bezpieczeństwa dla twórczej pracy milionów ludzi pragnących pokoju. Siły tej bowiem lękają się imperialiści i ich pachołkowie, snujący swe zbrodnicze plany przeciw światowemu pokojowi. Dlatego też prości ludzie całego świata otaczają czcią i miłością banderę Floty Wielkich Zwycięstw, która dla naszych marynarzy jest wzorem, nauczycielem i niezawodnym sojusznikiem.





Wiedzę, potrzebną oficerowi Ludowej Marynarki Wojennej, nabywają podchorążowie we wspaniale wyposażonych gabinetach i pracowniach. Po dniu pracy i nauki — czeka ich odpoczynek w świetlicy, przy dobrej książce.





OFICERSKA SZKOŁA MARYNARKI WOJENNEJ

Być oficerem Ludowej Marynarki Wojennej, to zaszczytne wyróżnienie ze strony mas pracujących, ze strony klasy robotniczej — trzonu naszego narodu. W Oficerskiej Szkole Marynarki Wojennej kształcą się przeto najlepsi synowie naszego narodu, ci, którym Polska Ludowa otworzyła drogę do awansu społecznego i umożliwiła naukę, przodujący w wyszkoleniu bojowym i politycznym — przyszli dowódcy granatowych kadr obrońców naszych morskich granic.

Nauka w OSMW jest trudna i złożona. Obok wojenno - morskiej wiedzy zasadniczej, konieczna jest znajomość wielu dziedzin pracy i służby na morzu i to nie tylko ze strony teoretycznej, ale również praktycznej, w wykonywaniu obowiązków marynarzy wszystkich specjalności.

Oficer Mar. Woj. — to świadomy swej roli w społeczeństwie wychowawca marynarzy, to obrońca morskich granic naszej Ojczyzny.



Dostęp do portu w Pucku był w początku w. XVII znacznie dogodniejszy niż dziś. Istniała już wówczas w poprzek Zatoki bariera mielizn zwana „Mewim Ryfem", ale dla szyprów obeznanych z żeglugą na tych wodach nie stanowiła ona poważnej przeszkody. Natomiast lękały się jej okręty różnych napastników — głównie szwedzkich. W latach tysiąc sześćsetnych młoda eskadra polska, którą dowodził starosta pucki Jan Weyher stacjonowała właśnie w porcie puckim. Składała się ona przeważnie z niewielkich okrętów, prawdopodobnie pinas o niewielkim zanurzeniu i małej wyporności, co umożliwiało łatwe korzystanie z przystani i portów Zatoki. Załoga takiej jednostki wynosiła średnio około 30—40 ludzi, a uzbrojenie składało się z kilku falkonetów umieszczonych wzdłuż burt na pokładzie (a nie w podpokładowych galeriach jak na galeonach). Część okrętów pochodziła z „armady królewskiej" — jaka wzięła udział w wyprawie na Szwecję, a resztę przebudowano ze statków kupieckich na stoczniach Gdańska i Pucka.

Trwała wówczas wojna ze Szwecją. Mimo wyraźnej przewagi ze strony Szwedów — Weyher nie wahał się wysyłać swoje jednostki na odległe stosunkowo rejony, jak np. w okolice Kołobrzegu, gdzie zaaresztowywał kupieckie statki wiozące kontrabandę wojenną.

W r. 1606 doszło do walnego starcia całej eskadry Weyhera z silną eskadrą szwedzkiego admirała Gotberga. Starcie to poprzedził wypad eskadry szwedzkiej, który się jednak nie udał. W cztery miesiące później Szwedzi zjawili się w jeszcze liczniejszym składzie, a i pod względem uzbrojenia znacznie przewyższali siły polskie.





BITWA POD HELEM 1606

Weyher o wyprawie szwedzkiej był powiadomiony — nie wiemy wprawdzie czy przez przypadek, czy też dzięki zorganizowaniu własnego wywiadu, albo nadbrzeżnej służby obserwacyjnej. Możemy przypuszczać, że najprawdopodobniej gdzieś w okolicy Rozewia musiały istnieć posterunki obserwacyjne, które donosiły o ruchach okrętów na Bałtyku. Celem operacji eskadry szwedzkiej było zniszczenie stojącej w porcie puckim — eskadry Weyhera, nim ta zdążyłaby przygotować się do obrony. Czynnik zaskoczenia został jednak wyeliminowany przez fakt uprzedzenia Weyhera o ruchach nieprzyjacielskiej eskadry. Szwedzi jednak, o czym wspomnieliśmy poprzednio, przewyższali Polaków siłą ognia, oraz liczbą, wielkością i wyposażeniem okrętów — tak, że nawet przygotowana do spotkania na otwartym morzu eskadra Weyhera nie miała szans zwycięstwa.

Taktyka przyjęta przez Weyhera okazała się najsłuszniejszą — wyszedł on bowiem z założenia, że jedynym rozwiązaniem może być przeciwstawienie Szwedom kombinowanych sił morsko-lądowych. Uszeregował więc pospiesznie swoją piechotę wzdłuż nadmorskich szańców na wewnętrznym wybrzeżu Mierzei Helskiej, przed szańce zaś wyprowadził uszeregowaną w szyk torowy eskadrę pucką, skupiając prawdopodobnie całą artylerię na jednej burcie, przy jednoczesnym przeciwważeniu drugiej burty odpowiednim balastem.

W wyniku tak przeprowadzonej operacji — atak admirała Gotberga nie udał się. Po wymianie obustronnych salw, które niemałe szkody wyrządziły obydwu stronom — Szwedzi zaniechali walki.

Osnute dymem prochowym szwedzkie orlogi przebrasowały swe reje i uszły z Zatoki. Tu i tam gaszono pożary i opatrywano rannych. Młoda eskadra polska odniosła zwycięstwo.



Bilans klęsk U.S. NAVY

Rzadko kiedy można by spotkać w historii tak wielką ilościowo dysproporcję sił i odwrotnie proporcjonalną do ich liczebności — ilość sukcesów. Oto operująca u wybrzeży Korei flota amerykańska, wyposażona we wszystko co do prowadzenia agresywnej wojny uważają bussinesmani za właściwe — od celowników radarowych po gumę do żucia w kieszeni marynarza US Navy — ponosi klęskę za klęską. Ciosy te zadaje jej młoda, ale przepełniona wiarą w zwycięstwo słusznej sprawy — Marynarka Wojenna Ludowej Korei, wspomagana działaniem lotnictwa i artylerii lądowej...

Zresztą co tu dłużej mówić. Przypatrzmy się bliżej cyfrom i faktom.

Po jednej stronie napastnicze siły morskie Stanów Zjednoczonych oraz ich satelitów. Co przedstawiają, względnie przedstawiały one ilościowo?

Sama flota „południowo-koreańska", stworzona i dowodzona przez Amerykanów, liczyła w chwili wybuchu wojny około 80 mniejszych jednostek, jak — ścigacze, patrolowce, trałowce itp. Flota amerykańska, składająca się zrazu z 7 Floty, wzmocnionej później specjalnym zespołem i przemianowanej na „Task Force 77", obejmuje potężne pancerniki, lotniskowce, krążowniki, liczne niszczyciele i eskortowce, okręty podwodne, kilkadziesiąt jednostek pomocniczych oraz flotę transportowców. Obok tego na wodach koreańskich działa również eskadra brytyjska, w skład której wchodzi lotniskowiec, krążowniki, niszczyciele i fregaty. Kilkanaście dalszych jednostek dostarczały rządy brytyjskich „dominiów" (Kanada, Australia i Nowa Zelandia) oraz Francji i Holandii. Wreszcie działa na wodach koreańskich około 30 japońskich trałowców, z tzw. „sił policyjnych", przeznaczonych rzekomo do ochrony japońskiego rybołówstwa...

O wynikach walk pierwszych miesięcy pisaliśmy swego czasu na łamach „Młodego Żeglarza". Po szeregu niepowodzeń odniesionych na lądzie i na morzu, przeprowadzili imperialiści anglo-amerykańscy wielką operację desantową pod Inczon, w której brała udział większość ich sił morskich. Olbrzymia przewaga nie uchroniła napastników od ciężkich strat. Wyokrętowali oni jednak znaczne ilości wojsk i wdarli się na północ. Pod koniec października przyszła jednak gwałtowna riposta Wojsk Ludowych, wzmocnionych przez ochotników chińskich i interwenci przeżyli swą pierwszą „Koreańską Dunkierkę", odwrót i zaokrętowanie w Hungnam i Hamhung. Następnie front znów ustabilizował się — z grubsza rzecz biorąc — po linii 38 równoleżnika.

28 lutego br. komunikat naczelnego dowództwa Koreańskiej Armii Ludowej ogłosił zestawienie strat, zadanych nieprzyjacielskiej flocie w czasie od 25 czerwca 1950 do 22 lutego 1951 roku. Według tego komunikatu koreańskie siły morskie, powietrzne i lądowe zatopiły: 2 krążowniki, 11 niszczycieli i eskortowców, 5 trałowców, 4 patrolowce, 17 jednostek desantowych, 6 transportowców, 5 jednostek innych typów; oraz uszkodziły: 3 krążowniki, 13 niszczycieli i eskortowców, 3 trałowce.

Na tych 69 zniszczonych lub uszkodzonych jednostkach sił napastniczych jednak nie koniec, bo oto co podało dowództwo koreańskiej Armii Ludowej w marcu i kwietniu br.:

5 marca u wschodnich wybrzeży zatopiono 2 mniejsze okręty nieprzyjacielskie.

10 marca w tym samym rejonie zdobyto 1 okręt nieprzyjacielski,

28 marca u wschodnich wybrzeży zatopiono 1 eskortowiec,

4 kwietnia u wybrzeży zachodnich zniszczono 4 mniejsze okręty,

16 kwietnia lotnictwo Armii Ludowej odniosło jeden z największych sukcesów, atakując składający się z 5 jednostek dywizjon niszczycieli. 1 niszczyciel został zatopiony, 1 ciężko uszkodzony.

Ostatnio zaś, w maju br. doniesiono o uszkodzeniu i wycofaniu z linii — operującego u wybrzeży Korei amerykańskiego „nadpancernika" — „New Jersey".

Stałe niepowodzenia sił interwencyjnych na wodach koreańskich, zmusiły amerykańskie dowództwo do wysiłku w celu zwiększenia floty czynnej, co najdobitniej podkreśla bilans klęsk podżegaczy wojennych z Białego Domu i „zdetronizowanego" zbira Wall Streetu — Mac Arthura.

Równocześnie usiłują oni jeszcze bardziej zwiększyć swą przewagę materiałową, niezależnie od stałego, ale opornie postępującego zwiększenia sił ludzkich.

Już nawet amerykańscy piechurzy i marynarze mają dość wojny, a przecież w korpusach ekspedycyjnych wysyłanych na Koreę z innych krajów — dochodzi stale do zaburzeń. Jedynymi ochotnikami do szeregów agresorów są dawni hitlerowcy, członkowie różnych faszystowskich organizacji i najzwyklejsze rzezimieszki...

Jedną z wprowadzonych przez Amerykanów „innowacji taktycznych" było użycie na lotniskowcach samolotów o napędzie odrzutowym. Wyniki tego „eksperymentu" były jednak — jak podały same źródła amerykańskie — opłakane. Pierwsze z wystrzelonych przez katapultę myśliwców odrzutowych typu „F9F Panther" spadły po starcie do morza, następne pozostały na wózku katapulty, przy zerwanych linach uruchamiających wózek.

Trudno przypuszczać, co jeszcze knują atomowi szaleńcy, jednakże stale potężniejący ruch pokoju, jaki ogarnia olbrzymią większość ludności całej kuli ziemskiej, pozwala nam wierzyć w fiasko tych zbrodniczych poczynań i napawa nas wiarą, że pokój zwycięży wojnę.

KAZIMIERZ CZERSKI



Najnowszy pancernik amerykański „New Jersey" uszkodzony w maju br. w czasie akcji u wybrzeży Korei.

ODRA

RZEKA POKOJU



Gryfino to niewielkie miasteczko na południe od Szczecina. Posiada ono port rzeczny dużych rozmiarów, do którego często zawijają holowniki ciągnące zespoły barek w dół, względnie w górę rzeki. W dół droga wiedzie do Szczecina, w górę do Kostrzynia, Koźla, i innych portów odrzańskich. Tędy — a dalej przez Śląsk — prowadzi też jeden z ważniejszych szlaków handlowych do naszego południowego sąsiada — do Czechosłowacji.

W Gryfinie zespoły zmieniają holowniki. Bo trzeba wiedzieć, że jednostki holownicze muszą być dostosowane do warunków żeglugowych na poszczególnych odcinkach rzeki. I tak na północy — już w pobliżu Szczecina — potężne zespoły barek ciągnione są przez holowniki dużych rozmiarów. Inaczej przedstawia się sprawa na odcinkach południowych; tam rzeka jest płytsza i do holowania wykorzystuje się jednostki o mniejszym zanurzeniu.

Oto właśnie z gryfińskiego portu od kamiennego nabrzeża odbija czeski holownik żeglugi odrzańskiej. „Pociąg" barek kieruje się ku północy, ku Szczecinowi. Na rufie holownika powiewa czeska bandera, biało-czerwona z niebieskim trójkątem przy drzewcu. Ale w zespole barek znajdują się nie tylko jednostki czeskie; nie brak wśród nich i polskich, a wszystkie wiozą śląski węgiel.

Już czwarty rok rozwija się i coraz bardziej pogłębia polsko-czeska współpraca na Odrze. Było to w pamiętnym dniu 24 kwietnia 1948 roku, gdy do portu w Szczecinie pierwsze czeskie barki wwiódł czeski holownik. Przez te cztery lata wypracowane zostały nowe metody pracy, dogodne dla obydwu stron. Kontrahenci — Polska i Czechosłowacja — doszli do wniosku, że tutaj właśnie ścisła współpraca — a nie rozdział wykonywania poszczególnych robót — da najlepsze osiągnięcia ekonomiczne. I dlatego postanowiono, że czeskie barki będą woziły również i polskie towary, że polskie i czeskie holowniki będą równocześnie holowały barki należące do obydwu państw.

Czeski przemysł hutniczy korzysta również ze szwedzkiej rudy, a rudę tę najlepiej jest sprowadzać przez Szczecin i z portu u ujścia Odry dalej ją transportować śródlądową drogą wodną ku południowi.

Taka sytuacja gospodarcza zapewnia jednakże Czechom pełne wykorzystanie taboru ich barek tylko w drodze ze Szczecina do Koźla (w Koźlu ruda jest przeładowywana z barek na wagony i dalej — już lądem — wieziona do hut czeskiego Śląska i Moraw); ilość bowiem ładunków czeskich



idących w przeciwnym kierunku jest niewielka. A przecież barki muszą być wykorzystane: i dlatego postanowiono, że w drodze ku północy będą one woziły polski węgiel.

Również niewłaściwym wykorzystaniem siły holowników byłoby obsługiwanie przez jednostki poszczególnych zaprzyjaźnionych państw tylko swych własnych barek. I dlatego pracę usprawniono: bez względu na banderę holowniki ciągną zarówno barki polskie jak i czeskie.

Tak to praktycznie wygląda polsko-czeska przyjaźń w gospodarce na Odrze.

Szanse jej rozwoju stale się zwiększają, w miarę jak pogłębia się polsko-czeska współpraca gospodarcza. Ale decydujące znaczenie w tym zakresie będzie miało wybudowanie kanału Odra-Dunaj.

Stworzenie tej nowoczesnej arterii komunikacyjnej umożliwi przewóz towarów pomiędzy Czechosłowacją i Bałtykiem bez potrzeby ich przeładowywania. Barki pójdą bezpośrednio poprzez Koźle dalej ku południowi i wprost pod wielkie piece śląsko-morawskiego zagłębia będą dowoziły rudę a odwoziły wyprodukowaną surówkę.

Realizowanie budowy kanału już wyszło poza sferę projektów. Ta olbrzymia nowoczesna magistrala wodna zwiąże w całej pełni port szczeciński z jego dalszym naturalnym zapleczem — czeskim przemysłem. Stanowi ona nowy wkład w dzieło utrwalania przyjaźni między narodami w ich twórczej, pokojowej pracy.

CZESŁAW PISKORSKI



MORSKIE SILNIKI SPALINOWE

W mniemaniu większości ludzi ten sam silnik spalinowy Diesla może być użyty na morzu lub na lądzie. Z tego właśnie błędnego założenia wynikały liczne nieporozumienia, kłopoty, a często i przykre następstwa. Otóż cały sprzęt morski, nie wyłączając silników, różni się bardzo znacznie od lądowego i musi być dostosowany do specyficznych warunków okrętowych.

Pierwsza zasadnicza różnica między dieslami lądowymi a morskimi polega na tym, że silnik morski musi być odwracalny względnie musi posiadać jakieś urządzenie, pozwalające na odwracanie kierunku obrotów śruby. Jedynie silniki morskie małej mocy (do ok. 200 KM), pozwalające na zastosowanie śruby o skrzydłach nastawnych — mogą być dzięki temu jednokierunkowe.

Druga istotna różnica pomiędzy silnikiem morskim a lądowym — to w wielu wypadkach konieczność posiadania przez silnik morski przekładni dla wyrównania różnicy w ilości obrotów silnika oraz śruby.

Następna ważna sprawa — to chłodzenie. Warunki instalacyjne lądowych silników spalinowych zastrzegają, że woda chłodząca musi być wolna od kwasów i alkaliów. U diesli morskich, przeznaczonych na małe i średnie statki, chłodzenie odbywa się wodą morską. Znany jest szkodliwy wpływ wody morskiej na metale, zwłaszcza rozgrzane; jeżeli do tego dodamy, że dwa różne metale w styczności z wodą morską tworzą ogniwa galwaniczne, których prąd zżera metale — to dopiero zdamy sobie sprawę jak różna od konstrukcji silnika lądowego musi być konstrukcja silnika morskiego, aby zapobiec osadom w kanałach obwodu chłodzącego, jak również tworzeniu się ogniw galwanicznych między żywotnymi jego częściami.

Na większych statkach, dla uniknięcia szkodliwego działania wody morskiej, silnik chłodzi się wodą słodką, która krąży w obiegu zamkniętym i między wylotem a wlotem przechodzi przez chłodnicę studzoną wodą morską. Do chłodzenia samych zaś tłoków używa się przeważnie oleju, którego obieg jest całkowicie oddzielony od obiegu wody słodkiej. W rezultacie mamy w tym wypadku dwa niezależne obwody chłodzące, nie licząc cyrkulacji wody słonej.

Przejdźmy teraz do innego zagadnienia. Silnik obraca śrubę, ta zaś — wkręcając się w wodę — naciska wał, bezpośrednio sprzężony z silnikiem. Nacisk ten byłby wielce szkodliwy dla silnika, gdyby morskie silniki napędowe, nie były zaopatrzone w tzw. łożysko oporowe, które bierze na siebie napędowy nacisk śruby i przekazuje go kadłubowi.

Poza tym silniki morskie muszą sprawnie działać przy największych przechyłach statku, podłużnych jak i poprzecznych.

Silniki Diesla powodują drgania, które się przenoszą na kadłub i na linie wałów. Prawa rządzące tymi zjawiskami są bardzo skomplikowane; dość powiedzieć, że np. kadłuby pewnej serii statków o 11.000 TWD drgały niebezpiecznie w okolicach 85 obr./min silnika, niezależnie od typu diesla. Wystarczyło obniżyć lub zwiększyć ilość obrotów, aby drgania ustały. W innym wypadku linia wału pewnego statku drgała niebezpiecznie przy 93 obr./min. silnika. Gdyby praca w tych warunkach trwała dłużej, na pewno po krótkim czasie nastąpiłoby pęknięcie wału. Niebezpieczne te szybkości zwą się szybkościami krytycznymi.

Dla statków, które muszą posiadać swobodę obracania się śruby przy różnych szybkościach zależnie od warunków nawigacyjnych, przesunięcie szybkości krytycznych poza skalę szybkości normalnych, jest sprawą pierwszej wagi. Leży to w zakresie obowiązków konstruktorów silnika i budowniczych okrętowych.

Teraz, kiedy już znamy zasadnicze różnice między silnikami morskimi i lądowymi, powiemy parę słów o ich zaletach i wadach.

Wielkie powodzenie silników spalinowych leży głównie w tym, że zajmują mało miejsca w porównaniu do maszyn parowych z ich kotłami. Silniki spalinowe potrzebują również mniej załogi, odpadają bowiem trymerzy i palacze.

Dla statków, które muszą być gotowe w każdej chwili do wypłynięcia (np. holowników), możliwość natychmiastowego puszczenia w ruch silnika Diesla, ma ogromne znaczenie. Nie zachodzi tu potrzeba, jak przy parowym napędzie, trzymania kotła pod parą.

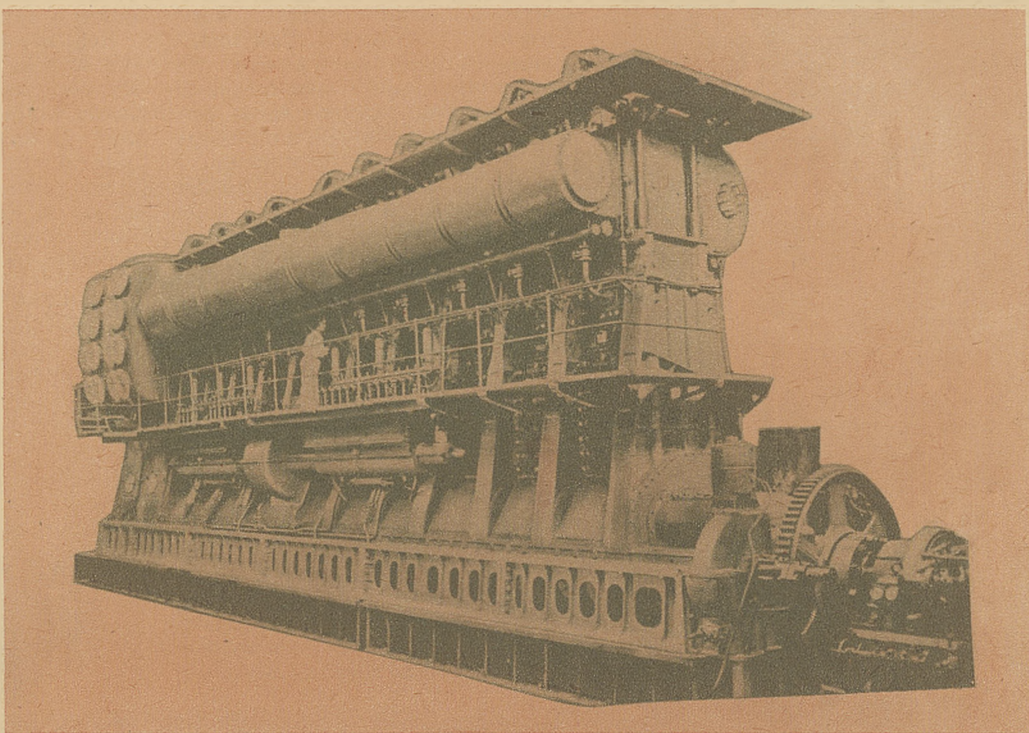
Gazy spalinowe w silnikach Diesla posiadają w sobie jeszcze ok. 30 proc. cieplika paliwa zużytego, można więc je wykorzystać dla ogrzewania kotła umieszczonego w samym kominie statku. Para w ten sposób otrzymana może być użyta do różnych celów, jak napęd urządzeń pomocniczych, centralnego ogrzewania itp. Z drugiej strony niedogodność tego urządzenia leży w tym, że może być wykorzystane jedynie podczas rejsu — na postojach kocioł parowy należy ogrzewać innym sposobem.

Kiedy porównamy zużycie paliwa dużej jednostki parowej o kotłach opalanych ropą wynoszące 276 gr/KM/godz. z zużyciem paliwa przez silnik Diesla, które waha się od 154 do 177 gr/KM/godz. dla dużych jednostek a od 180 do 200 gr/KM/godz. dla małych— uwidacznia się duża oszczędność na korzyść napędu spalinowego. Różnica w wadze jest tu poważna a im mniejszy zapas paliwa — tym więcej ładunku może zabrać statek.

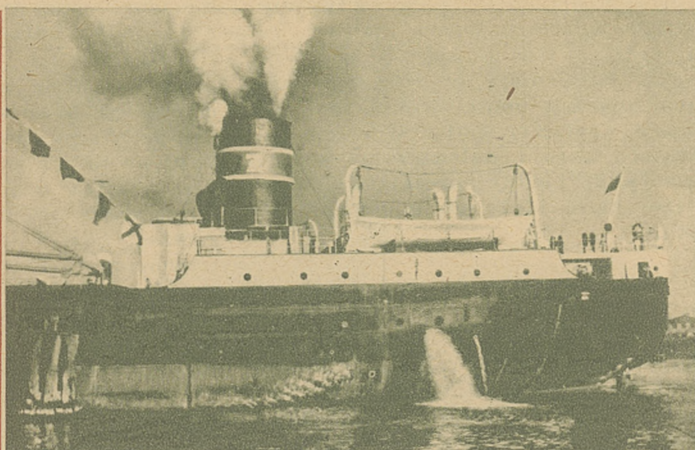
Największa dotychczasowa moc pojedyńczych silników Diesla nie przekracza 10.000 KM — tak, że zastosowanie silników spalinowych ograniczone jest (jeżeli chodzi o bezpośredni napęd śruby) do jednostek nie wymagających więcej niż 20.000 KM mocy (2 silniki po 10.000 KM). Kiedy potrzebne są większe moce, trzeba uciec się do instalacji turbinowej albo do napędu dieselelektrycznego. Pamiętać należy również, że szybkość silnika Diesla nie może być obniżona niżej 30% szybkości normalnej. Jeśli przewiduje się, że statek z tych lub innych względów zmuszony będzie do poruszania się przy biegu zwolnionym niżej 40% normalnego, to niezbędne jest zastosowanie przekładni elektrycznej.

Co do przyszłości, to pomyślne próby napędzania statków turbinami gazowymi grożą dieslom poważną konkurencją. W każdym razie dla mniejszych jednostek pływających silnik Diesla jest najwłaściwszym środkiem napędowym ze względu na swoją niewielką objętość i łatwość obsługi.

INŻ. A. MIGURSKI



OPOWIEŚCI MECHANIZMÓW POMOCNICZYCH



Już dawno minęły te czasy, kiedy majestatyczne statki żaglowe sunęły cicho po spokojnym morzu rozpostarłszy płótniska żagli na ramionach rej.

OSOBLIWA ORKIESTRA

Na współczesnym statku cisza gości bardzo rzadko. Głos morza stracił też swoje dominujące stanowisko i tylko w wyjątkowych wypadkach wybija się na pierwsze miejsce. Niezmordowanym towarzyszem statku stał się niemilknący stukot maszyny lub motoru docierający do każdego zakątka, a buchający całą siłą z otwartych drzwi maszynowni. W śpiewie maszyn ginie szum wody rozcinanej skrzydłami śruby i wszystkie inne szmery wodne sprzed dziobu lub spoza burt.

Wszedłszy do maszynowni i oswoiwszy słuch z panującym tu hałasem przekonamy się łatwo, że stukot maszyny towarzyszący widocznym ruchom korbowodów jest tylko głównym motywem całej melodii różnych szmerów, szumów, świstów i postukiwań wydawanych przez gęsto rozstawione wzdłuż burt maszyny o tajemniczym przeznaczeniu. Mimo woli rodzi się porównanie tego zespołu mechanizmów do jakiejś osobliwej orkiestry, której główny instrument — silnik napędowy — jest naszym dobrym znajomym, natomiast liczne towarzyszące mu pomniejsze instrumenty wyglądają jeszcze nader obco.

Spróbujmy więc zawrzeć znajomość i z nimi, aby zgodny chór maszynowni przemówił jak najzrozumialej do naszych nieprzyzwyczajonych uszów.

WSZĘDOBYLSKA PARA

Na parowcu liczne mechanizmy pomocnicze ustawione w maszynowni poruszane są parą dostarczaną specjalnym przewodem wprost z kotła. Para ta doprowadzana jest również do bardzo odległych miejsc statku wszędzie tam, gdzie znajdują się maszyny ułatwiające pracę marynarza. Tym się też tłumaczy dziwne na pozór zjawisko, że statek wpływający do portu wypuszcza kłęby pary gdzieś na dziobie, a więc bardzo daleko od maszynowni. Nic w tym nie ma osobliwego, bo to po prostu kapitan zawczasu kazał puścić parę na windę kotwiczną przewidując jakieś manewry z kotwicą. Na razie więc para przebiega rurami, ale wystarczy otworzyć zawór do małej maszynki parowej, aby ta natychmiast obudziła się z bezruchu i zaczęła z hałasem i prychaniem wciągać łańcuch kotwiczny, podnosząc na pokład rzuconą w czasie manewru kotwicę. Spotyka się statki, na których windy ładunkowe poruszane są parą, jak również maszynka sterowa, przesuwająca ciężki ster.

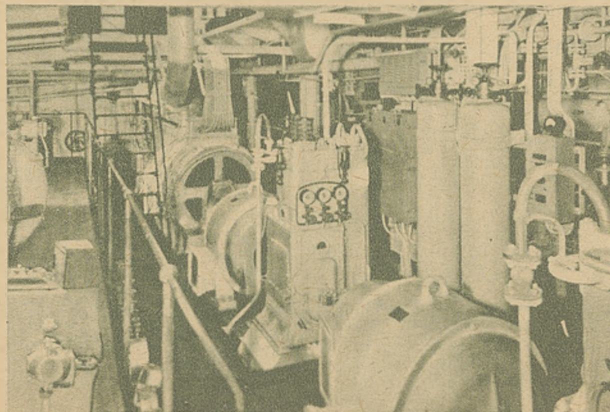
Wróćmy jednak z powrotem do maszynowni naszego parowca i zapoznajmy się z zadaniami poszczególnych mechanizmów pomocniczych.

WIELKA RODZINA POMP

Uważny rzut oka pozwoli nam domyślić się, że niewielkie maszyny znajdujące się w nieustannym ruchu — to pompy. Ale po co jest ich aż kilka? Chcąc znaleźć odpowiedź na to pytanie sięgnijmy pamięcią do naszych wiadomości o maszynach parowych. Przypomnimy sobie łatwo, że para, która wykonała swoją pracę czy to w głównej maszynie napędowej, czy też w pomocniczych maszynach — ulega skropleniu i wraca do kotła w postaci wody. Otóż procesy te nie mogą obyć się bez pomocy pomp. Jedna pompa tzw. wodna nieustannie czynna podczas pracy maszyny ssie chłodną wodę morską zza burty i przepuszcza ją przez szereg rurek skraplacza, wokół których przepływa para, oziębiając się i skraplając. Woda, która wykonała swoje zadanie odbierania reszty ciepła parze — podgrzana — wypływa ciepłym strumieniem za burtę. Podobna pompa znajduje się na każdym statku motorowym, tylko zadanie tłoczonej przy jej pomocy wody jest nieco inne. Studzi ona te części silnika, które najbardziej narażone są na przegrzanie spowodowane spalaniem wewnątrz cylindrów.

Drugi rodzaj pompy na parowcu — to pompa powietrzna, która nieustannie ssie ze skraplacza gromadzącą się wodę, jednocześnie obniża w nim ciśnienie, powodując tym szybszy przepływ zużytej pary wychodzącej z ostatniego cylindra a wreszcie tłoczy tę wodę z powrotem do kotła.

Do pomp, które pracują tylko okresowo, zaliczamy: pompę zenzową, mającą za zadanie usuwać za burtę wodę i smary gromadzące się na dnie statku, pompę balastową, służącą do napełniania i opróżniania zbiorników w podwójnym dnie, wreszcie pompę pożarową, która w razie potrzeby dostarcza wielkie ilości wody do przewodów rozprowadzonych wzdłuż pokładu, aby z każdego miejsca można było zwalczać ogień. Pompa ta uruchomiona jest nie tylko na wypadek pożaru, lecz także zawsze wtedy, gdy trzeba zmyć pokład silnym strumieniem wody. Oprócz tego specjalna pompa rozprowadza po statku wodę słodką, ponieważ zbiorniki na nią znajdują się przeważnie na dnie.



Wzdłuż burt maszynowni stoją gęsto jeden przy drugim różne mechanizmy pomocnicze, które pełnią ważną rolę w życiu statku. Jeżeli chcesz, Czytelniku, przyjrzeć im się po kolei, odwróć kartkę i spójrz na stronę 15.



Na motorowcach a także na parowcach opalanych ropą spotykamy pompy dostarczające paliwo ze zbiorników i wtłaczające je pod wysokim ciśnieniem do cylindrów lub pod znacznie mniejszym — do komory ogniowej kotła. Wreszcie na motorowcach instalowane są kompresory, tj. pompy sprężające powietrze, które służy do uruchamiania silnika.

ELEKTRYCZNOŚĆ MA GŁOS

Elektryczność na statku spełnia najróżnorodniejsze zadania. Przede wszystkim spotykamy ją, podobnie jak w naszym mieszkaniu, w sieci oświetleniowej. Niezbędna jest dla zasilania radiostacji i różnych urządzeń i instrumentów nawigacyjnych. Wreszcie porusza najróżniejsze motory urządzeń pokładowych, jak windy kotwiczne i ładunkowe, często stosowana jest w maszynie sterowej, porusza wentylatory, zasila chłodnię, w której przechowywany jest zapas żywności, a czasem ładunek (na statkach chłodniowcach), wprawia w ruch liczne pompy, omówione poprzednio, jeżeli nie poruszane są parą.

Nic więc dziwnego, że na każdym bez wyjątku statku znajduje się jakby mała, pływająca elektrownia. Najczęściej prądnica, dostarczająca prądu poruszana jest silnikiem spalinowym. Różnica między elektrownią lądową i okrętową polega m. in. na tym, że na statku dopływ prądu nie może ustać ani na chwilę, gdyż grozi to katastrofą. Przestaje wtedy działać ster, odmawiają posłuszeństwa różne mechanizmy, które muszą być bezustannie w ruchu np. pompy wody chłodzącej. Toteż na każdym statku znajduje się nie jeden a kilka zespołów generatorowych, które pracują na zmianę, lub łącznie, gdy nagle wzrasta zapotrzebowanie na prąd. Na większych statkach znajdują się one zwykle w osobnym pomieszczeniu, przylegającym do motorowni lub maszynowni, na mniejszych — ustawione są przy burcie obok głównej maszyny napędowej.

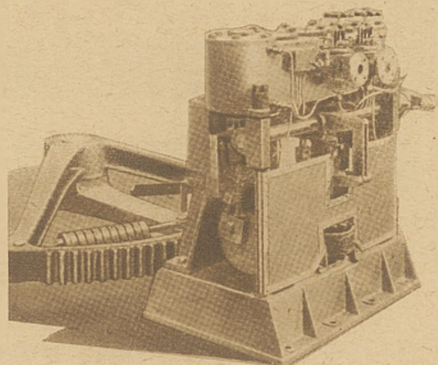
Oprócz tego na statkach muszą się znajdować awaryjne generatory ustawione ponad pokładem głównym, które uruchamia się w wypadku zalania wodą maszynowni. Dostarczają one prąd do radiostacji, przez którą idą w świat wołania o pomoc, do motoru maszynki sterowej oraz na niezbędną sieć oświetleniową.

Na motorowcach często spotyka się jedną z prądnic napędzaną turbiną parową. Spytacie, skąd ta para się bierze? Otóż uzyskuje się ją w pomocniczym kotle ogrzewanym spalinami z silnika. Prądnica taka dostarcza prądu do pomp związanych z ruchem głównego silnika, które są czynne tylko podczas biegu statku a więc wtedy, kiedy kocioł ogrzewany jest spalinami.

Już z tych krótkich uwag widać, jak wielką rolę spełnia elektryczność na nowoczesnym statku, nie wspominając o napędzie elektrycznym, z którym zapoznali się Czytelnicy w n-rze 5 „Młodego Żeglarza".

JAK SOBIE RADZIĆ Z CIĘŻARAMI

Główne skupienie mechanizmów pomocniczych znajduje się w przedziale maszyn lub w jego najbliższym sąsiedztwie. Jednak pewna ich ilość rozmieszczona jest po całym statku wszędzie tam, gdzie zachodzi potrzeba obsługiwania ciężarów lub pokonywania dużych oporów. Do tej grupy mechanizmów pomocniczych zaliczamy przede wszystkim windy. Ustawiona na dziobie winda, służy do wciągania ciężkiej kotwicy i łańcucha. Na dziobie, a zwłaszcza rufie często znajduje się kabestan, tj. pionowa winda, przy pomocy której wybiera się na sztywno cumy. Pod masztami ustawione są windy ładunkowe. Przy żurawikach łodziowych znajdują się windy do wciągania łodzi ratunkowych.


Parowa maszyna sterowa

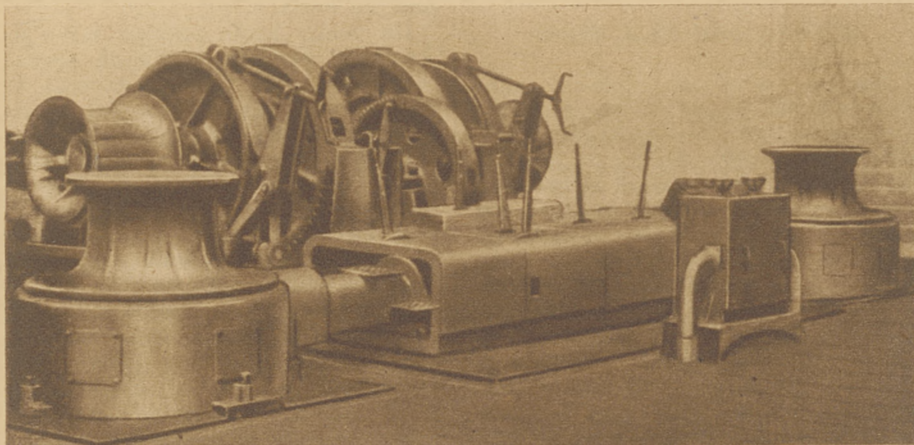
Wreszcie niezbędnym mechanizmem pomocniczym jest wspomniana już maszyna sterowa, odchylająca ciężki ster mimo oporu ześlizgującej się po nim wody. Na statkach rybackich spotkać się możemy z jeszcze inną odmianą mechanizmów pomocniczych — a mianowicie windą sieciową, która ma za zadanie dociągnąć do burty statku sieć pełną ryb.

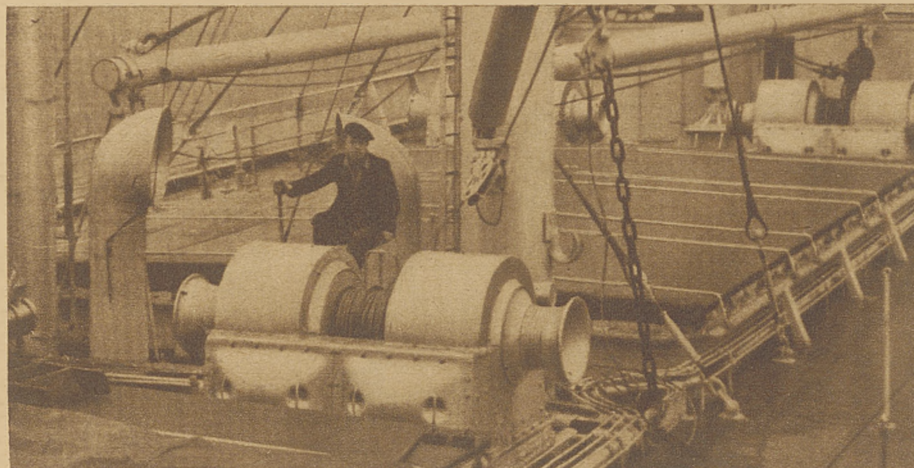
Wszystkie te urządzenia pokładowe służą do ułatwiania pracy załogi, toteż każdy marynarz pokładowy powinien umieć je obsługiwać. Jednak bezpośrednią opiekę nad nimi, podobnie jak nad wszystkimi mechanizmami okrętowymi, sprawuje załoga maszynowa.

Na polskich statkach marynarze wzorem swoich radzieckich kolegów dzielą między siebie odpowiedzialność za poszczególne mechanizmy, biorąc je w socjalistyczną opiekę, gdyż czują się gospodarzami tego wielkiego, wspólnego majątku społecznego, jakim jest nasza flota.

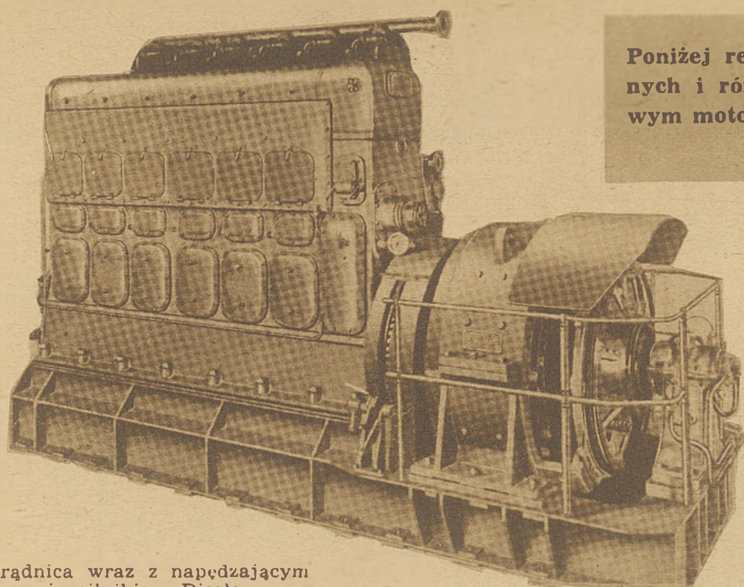
SEL.

Niżej: elektryczna winda kotwiczna i kabestany; na dole: elektryczna winda ładunkowa.

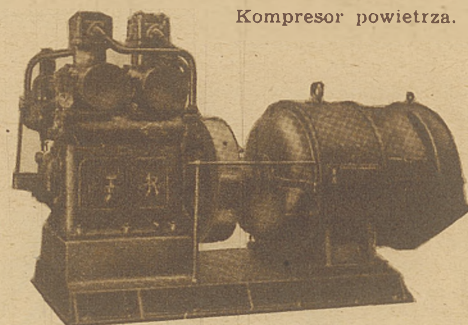




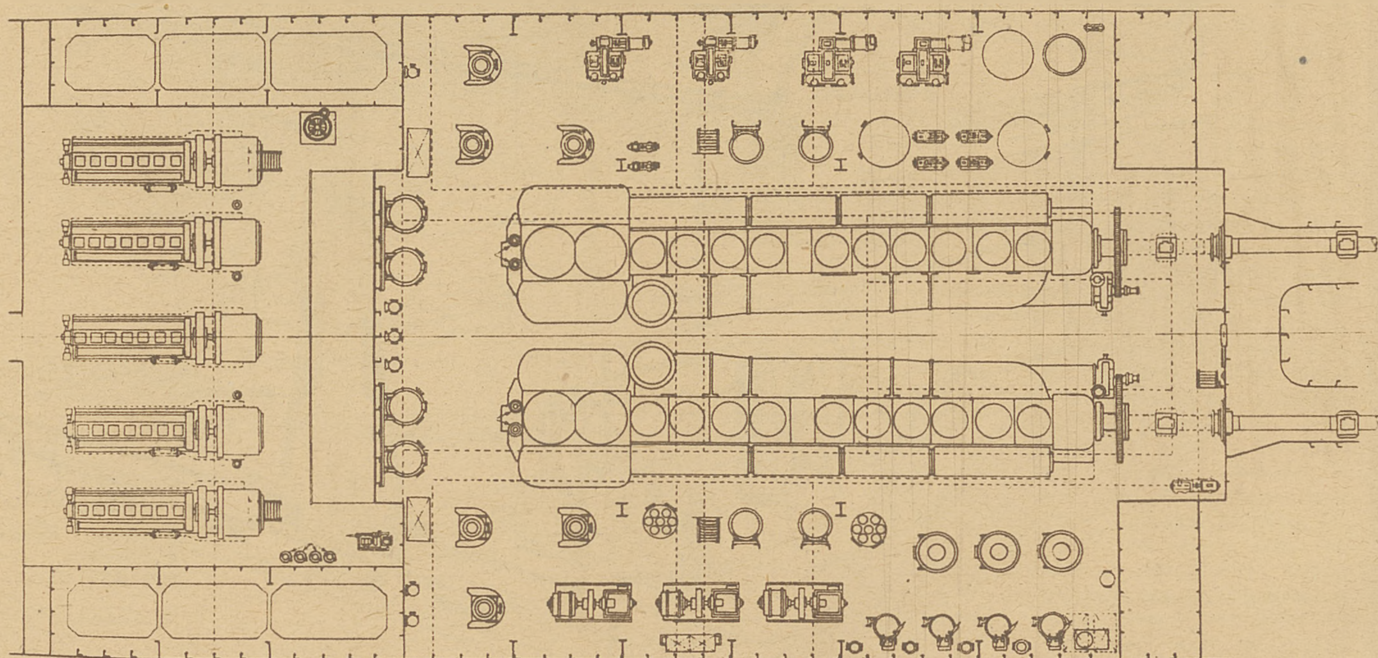
Poniżej reprodukujemy plan rozmieszczenia silników głównych i różnych pomocniczych mechanizmów na dwuśrubowym motorowcu. Niektóre mechanizmy pokazane są na fotografiach.

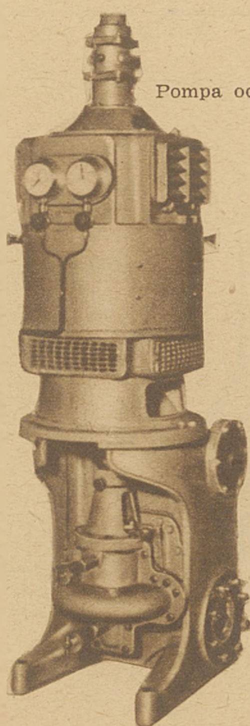


Prądnica wraz z napędzającym ją silnikiem Diesla.

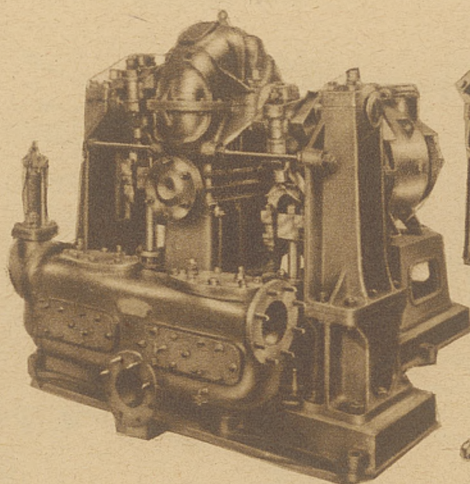


Kompresor powietrza.

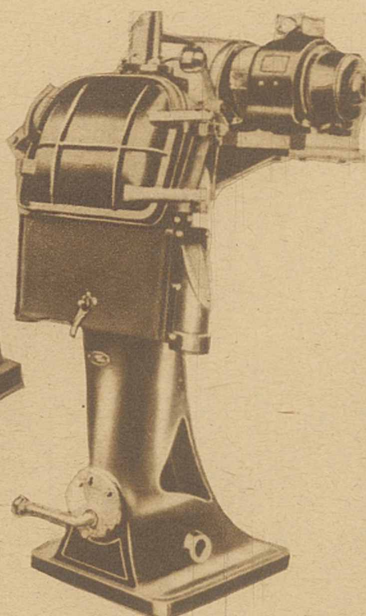




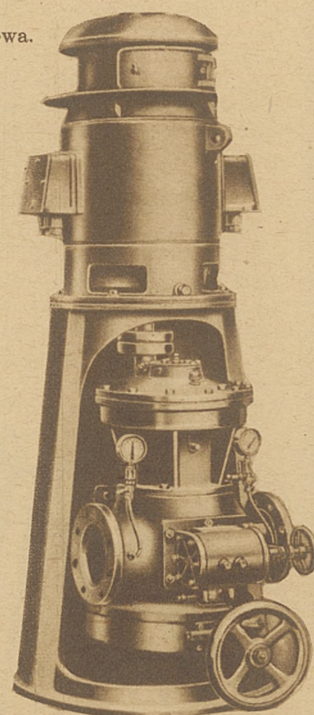
Pompa odśrodkowa.



Pompa zenzowa.



Pompa ropowa.



Wirówka do oliwy.

Obieg solanki ochładzającej powietrze

Wentylator

Wężownica z zimną solanką

Drewniana ścianka

wewnętrzna z otworami

Pompa rozprowadzająca solankę

Wyparownik

Woda za burtę ze skraplaczy

Obieg powietrza ochładzającego ładownię

Wycinek ładowni

Izolacja

Maszynownia

Regulator rozprężania

Skraplacz

Obieg dwutlenku węgla ochładzającego solankę

Silnik główny

Sprężarka dwutlenku węgla

Obieg wody morskiej - ochładzającej i skraplającej dwutlenek węgla

Pompa do wody morskiej

Woda z za burty - do skraplaczy

OBIEG WODY MORSKIEJ

OCHŁADZAJĄCEJ I SKRA

DWUTLENEK WĘGLA

Skraplacz

Woda za burtę

Woda z za burty

Pompa do wody morskiej

Butla z zapasem dwutl

SCHE

Stacja kontrolna regulacji temperatury w komorach ładowni

Stacja zaworów i termometrów na chłodniowcu starszego typu (ładownie ochładzane solanką przepływającą w wężownicach wzdłuż ścian)

Powietrze

haki do zawieszania mięsa

Chłodnica

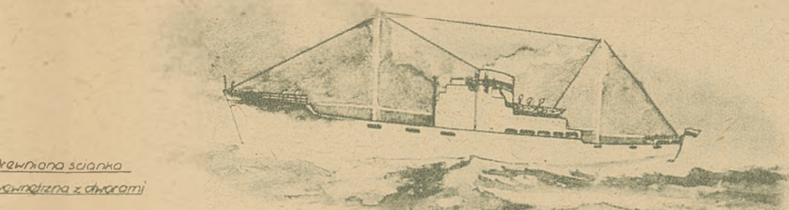
mięso

Ładownia mięsna

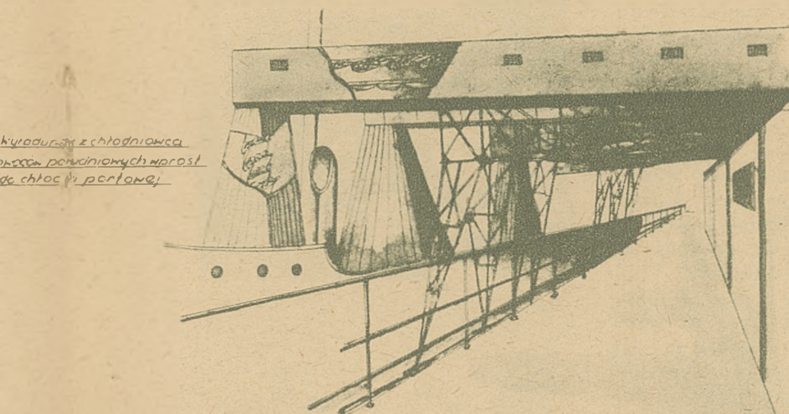
Połcie mięsa s[...] jak tylko to jest moż

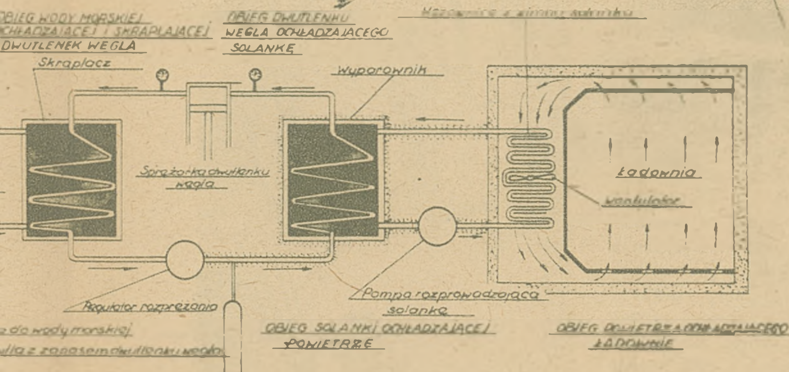
ŁADUNKI OKRĘTOWE

III

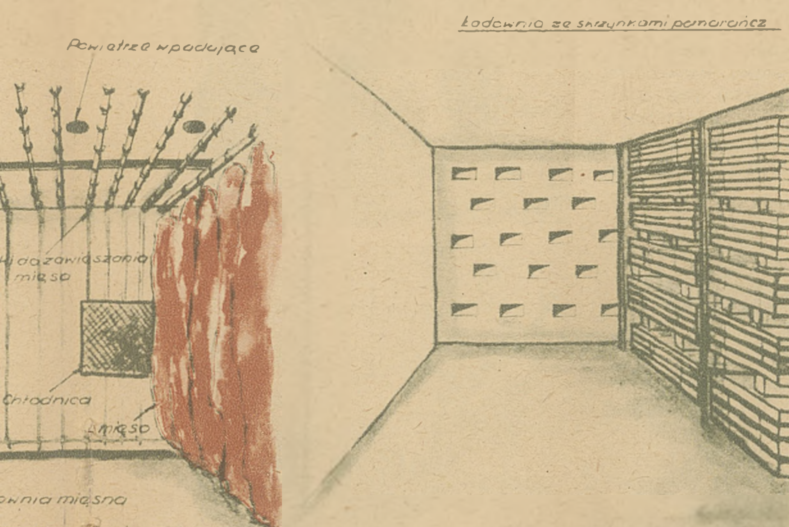


Typowy chłodniowiec na morzu





SCHEMAT OKRĘTOWEGO URZĄDZENIA CHŁODNICZEGO



Wśród towarów przewożonych morzem spotyka się wiele artykułów, które łatwo ulegają zepsuciu. Są to przede wszystkim środki spożywcze: mięso, masło, jaja, owoce — zwłaszcza południowe, jak banany i pomarańcze.

Do przewozu tych łatwo psujących się ładunków używane są specjalne statki, tzw. chłodniowce. Są to jakby wielkie pływające chłodnie, zapewniające towarom w czasie przewozu idealne warunki termiczne. Polska Marynarka Handlowa posiada kilka takich statków, jak np. s/s „Lech", czy też s/s „Jarosław Dąbrowski", które obsługują polski handel zagraniczny.

Przyjrzyjmy się obecnie, jak działa instalacja chłodnicza na nowoczesnym statku. Żeby dobrze zrozumieć zasady jej działania, patrzmy nie tylko na przekrój statku i widoczne na nim mechanizmy i rurociągi, ale także na uproszczony schemat, który łatwo pozwoli zrozumieć, na czym polega całe urządzenie. Chłodzenie ładowni statku osiąga się dzięki wprowadzeniu 4 niezależnych od siebie obiegów:

1. obiegu wody morskiej, czerpanej zza burty i odpływającej za burtę, która ochładza dwutlenek węgla,
2. obiegu dwutlenku węgla, który wyparowując wchłania ciepło solanki,
3. obiegu solanki, która ochładzana przez dwutlenek węgla oziębia z kolei strumień powietrza,
4. obiegu oziębionego solanką powietrza, które pędzone potężnym wentylatorem przepływa przez ładownię przez specjalne okienka w wewnętrznych ściankach ładowni.

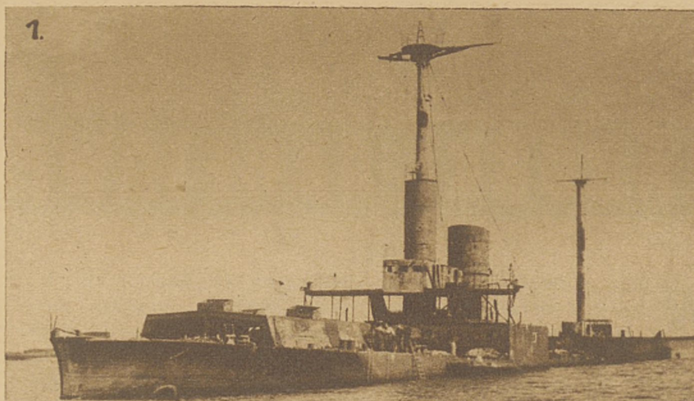
Ten zimny wiatr, którego natężenie można dowolnie regulować, utrzymuje żądaną temperaturę wnętrza, dostosowaną do rodzaju towaru.

Teraz prześledźmy ten proces jeszcze raz, wodząc wzrokiem za przewodami widocznymi na przekroju statku.

Gaz CO_2 dopływający do sprężarki z wyparownika, zostaje sprężony na skutek energii dostarczonej z silnika napędzającego sprężarkę. Przy sprężeniu gazu temperatura jego wzrasta. Następnie gaz zostaje wtłoczony do cienkich rur, którymi wędruje poprzez skraplacz, oddając swoje ciepło przepływającej nieustannie przez skraplacz zimnej wodzie morskiej. Woda morska dostaje się do skraplacza bezpośrednio spod dna statku przez elektryczną pompę. W skraplaczu na skutek obniżenia się temperatury sprężony gaz ulega skraplaniu. Następnie przechodzi do regulatora rozprężania, gdzie dostawszy się raptownie w rury o większym przekroju gwałtownie się rozpręża, znacznie się przy tym oziębiając. Płynny CO_2 wędruje dalej do wyparowalnika, gdzie w szybkim tempie paruje zmieniając się z powrotem na gaz. Ciepło potrzebne do przejścia ze stanu płynnego w gazowy, dwutlenek węgla pobiera z przepływającej przez wyparowalnik solanki, którą znacznie na skutek tego oziębia. W postaci gazu dwutlenek węgla wraca do sprężarki, gdzie zostaje sprężony i wtłoczony do skraplacza, następnie rozpuszcza się, zamienia w ciecz, trafia do wyparowalnika, paruje oziębiając solankę itd., tworząc tym samym obieg zamknięty. Nieznaczny ubytek dwutlenku węgla uzupełnia się z butli.

Przejdźmy teraz do obiegu solanki. Przechodząc przez wyparowalnik zostaje ona oziębiona przez dwutlenek węgla do około — 10°C. Normalna woda dawno by już w tych warunkach zamarzła, ale solanka, posiadająca znacznie niższą temperaturę zamarzania, pozostaje w stanie płynnym.

Oziębiona, wędruje izolowanymi rurami do specjalnych komór położonych w pobliżu ładowni, gdzie przepływa przez wężownice oziębiające z kolei strumienie przepływającego tam zimnego powietrza. Nieco cieplejsza powraca do wyparowalnika, oziębia się i przechodzi do wężownic itd. Zimne powietrze zostaje rozprowadzone przez specjalne wentylatory do ładowni, zachowuje jednak obieg zamknięty. Otwory w drewnianej ściance ładowni służą właśnie do przelotu zimnego powietrza. Otwory te można dowolnie zamykać i otwierać, regulując tym samym dopływ zimnego powietrza do ładowni i uzyskując tym samym żądaną temperaturę.







RYCERZE GŁĘBIN

W porcie gdyńskim leży jeszcze zawalidroga, pozostałość minionej zawieruchy wojennej — wrak starego pancernika „Zähringen" (zdj. 1). Wrak ten — to utrudnienie w ruchu portowym, a z drugiej strony — kilkanaście tysięcy ton złomu stalowego dla naszych hut. Po szeregu bardziej pilnych prac — przyszła kolej i na niego: ponad pokładem wraku pojawiła się czerwona chorągiewka (zdj. 2). To ekipa nurków przedsiębiorstwa „Polskie Ratownictwo Okrętowe" rozpoczęła prace nad wydobyciem zawalidrogi.

Właśnie wytrawny nurek — przodownik pracy — Zygmunt Żurawski (zdj. 3) przygotowuje się do zejścia pod wodę. Wdział już gumowy skafander i takież rękawice, teraz kolej na potężne buciska, z grubą ołowianą podeszwą (zdj. 4). Jeszcze tylko baniasty hełm (zdj. 5), ołowiane ciężarki na pierś oraz plecy i po podłączeniu węża powietrznego — nurek jest gotów do zanurzenia. Pomocnicy wkładają mu w dłoń palnik aparatu do cięcia pod wodą stalowych płyt (zdj. 6). Tak zbrojny — ciężko, powoli schodzi rycerz głębin po szczeblach żelaznej drabiny (zdj. 7). Po chwili znika pod wodą i tylko pęcherze wydychanego przez niego powietrza wskazują miejsce w którym się znajduje. Powietrza do oddychania dostarcza nurkowi specjalna pompa (zdj. 8), będąca w ruchu przez cały czas jego pobytu pod wodą. Łączność utrzymywana jest przy pomocy radiotelefonu (zdj. 9).

Co kilkanaście minut wynurza się nurek na powierzchnię dla krótkiego odpoczynku (zdj. 10), po czym znowu powraca do przerwanej pracy. Co parę godzin następuje zmiana — bowiem praca nurka jest niezwykle ciężka i szkodliwa dla zdrowia.

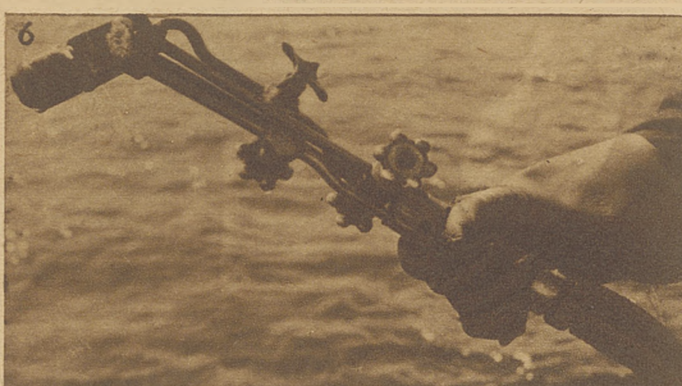
Za miesiąc, dwa — zniknie wrak „Zähringena", przetopiony w hutach Śląska na pługi i traktory.

fot. K. Komorowski









MODELARSTWO JAKO SZKOLENIE MASOWE

Wielki warsztat pracy morskiej potrzebuje wielotysięcznych rzesz pracowników morza i marynarzy floty wojennej i handlowej, pracowników portowych, stoczniowców, rybaków, pracowników administracji morskiej oraz żeglugi śródlądowej itd. itd.

Realizacja niełatwego zadania przygotowywania młodzieży do zawodów morskich przypadła w udziale Lidze Morskiej. Werbunek młodzieży oraz przysposabianie jej odbywa się min. poprzez szeroką akcję szkoleniową w zakresie modelarstwa wodnego. Szkolenie modelarskie budzi wśród młodzieży zainteresowanie sprawami morskimi. W trakcie budowy modeli zapoznaje się ona z rodzajami, kształtem, budową, sposobem napędu jednostek floty handlowej i wojennej, urządzeniami portowymi, stoczniami itp. Ponadto modelarstwo rozwija zdolności konstrukcyjne oraz umiejętność posługiwania się narzędziami.

Dla realizacji planu szkolenia modelarskiego zakładane są na terenie całego kraju liczne modelarnie. Należy odróżnić modelarnie okręgowe — tak zwane wzorcowe — oraz terenowe, przy oddziałach i kołach Ligi Morskiej. Modelarnie okręgowe posiadają w większości wypadków więcej narzędzi i maszyn do obróbki drzewa oraz kierowane przez instruktora z dużym zasobem wiadomości fachowych — mają obowiązek opiekować się pozostałymi modelarniami istniejącymi na terenie danego okręgu.

Dużą pomocą w pracy modelarni będzie podręcznik modelarza, który jeszcze w bieżącym roku zostanie wydany w ramach planu wydawniczego Ligi Morskiej. Broszurka ta trafi do każdego modelarza i bez wątpienia ułatwi mu pracę.

Program pracy modelarni opracowany przez Zarząd Główny Ligi Morskiej przewiduje trzy poziomy szkolenia, obejmujące młodzież oraz osoby starsze zainteresowane modelarstwem.

Trzeci poziom szkolenia, przeznaczony dla początkujących, przewiduje wykonywanie najprostszych modeli blokowych. Stanowi on jak gdyby okres wprowadzania młodego adepta w dziedzinę zainteresowań i odkrywania w nim zdolności konstrukcyjnych. W razie osiągnięcia dobrych wyników w pracy i dużego zainteresowania modelarstwem — można na wniosek instruktora zakwalifikować początkującego modelarza do drugiego poziomu jeszcze w ciągu tego samego roku szkolnego. Fakt ten stanowić winien nagrodę dla wyróżnionego, zaś dla pozostałych kolegów zachętę do osiągania lepszych wyników. Drugi poziom obejmuje zatem tych, którzy posiadają już wiadomości i umiejętności z poziomu trzeciego, podstawowego. W ramach poziomu drugiego wykonywane są trudniejsze modele blokowe, modele warstwowe oraz żaglowne modele jachtów.

Pierwszy poziom wymaga m.in. umiejętności wykonywania trudniejszych modeli redukcyjnych. Zaawansowani modelarze tego poziomu opracowują samodzielnie plany modeli, pracują nad udoskonaleniem dotychczasowych.

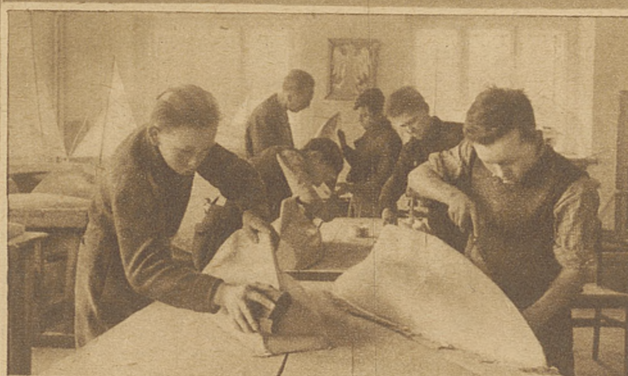
Praca w modelarniach trwa od września do końca czerwca z tym, że w ostatnim miesiącu młodzi modelarze wykańczają prace, a powołane komisje klasyfikują modele na wystawę okregową, a następnie ogólnopolską. W okresie lata oprócz wystaw organizowane są regaty modeli pływających.

Wyniki wystaw i regat stanowić będą dla modelarza — nagrodę za włożoną pracę. Inną nagrodą będą zaświadczenia stwierdzające ukończenie kursu, które otrzymują kursanci po egzaminach.

Modele wykonane w modelarniach LM. nie powinny być tylko dekoracją świetlic lub prywatną zabawką, która po pewnym czasie staje się mniej ciekawą i wędruje do lamusa zapomnienia. Ambicją każdego modelarza winno być, aby jego model został zakwalifikowany jako pomoc naukowa dla szkół oraz dla kursów organizowanych przez LM.

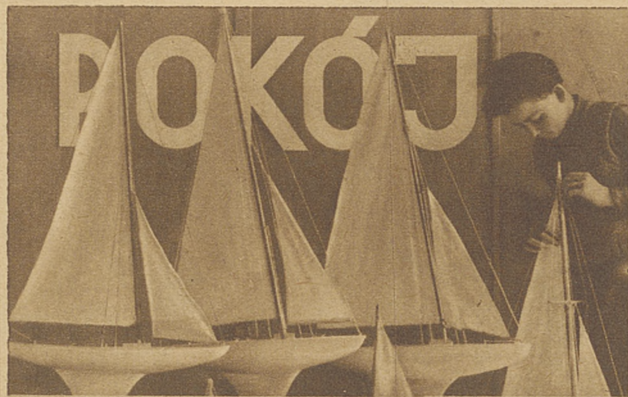
W okresie lata i wakacji szkolnych modelarze swoją obecnością na Ośrodkach Sportów Wodnych i przystaniach LM powiększą grono uprawiających sporty wodne. Pozwoli im to na zastosowanie zdobytych wiadomości w praktyce i porównanie wykonanych przez siebie modeli ze sprzętem wyprodukowanym na stoczniach. Ponadto znajdą zasłużony odpoczynek na wodzie, by po nabraniu nowych sił stanąć do dalszej pracy na wyższym już poziomie modelarskim, a w przyszłości — jako stoczniowcy budować polską flotę lub jako marynarze godnie reprezentować polską banderę na wodach świata — walcząc na swoim odcinku o realizację naszych planów gospodarczych, o pokój.

KPT. MAR. ZYGMUNT KRZYCKI
kier. wydz. wyszkolenia ZGLM

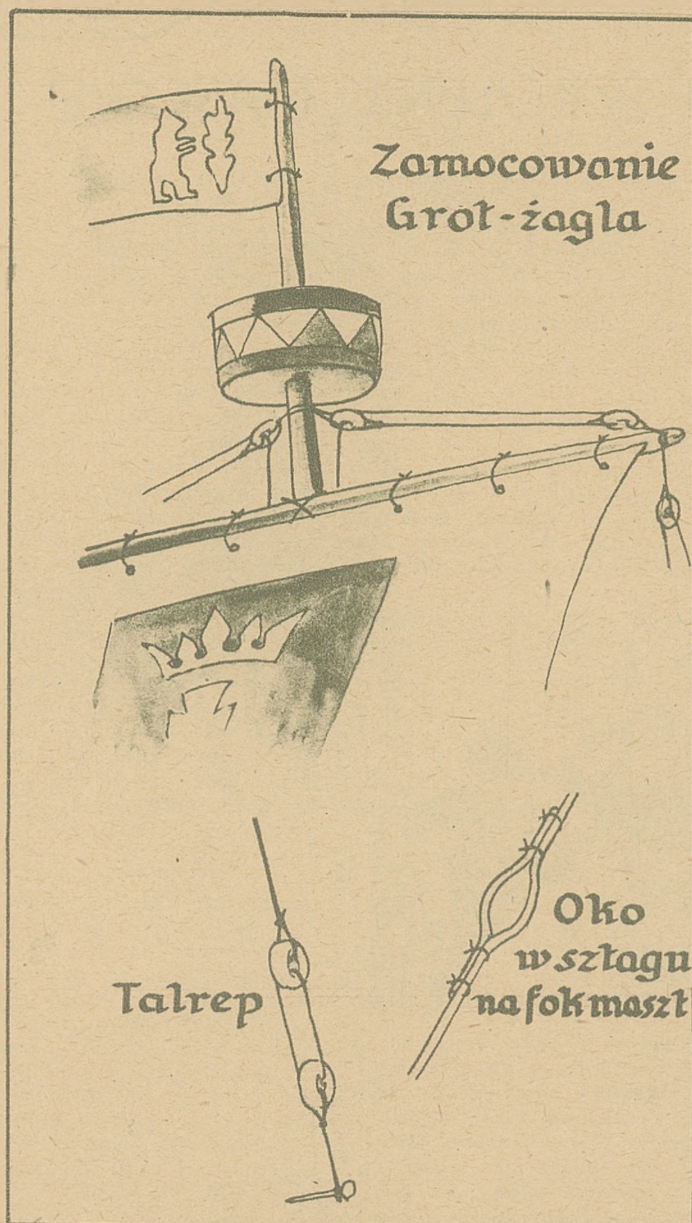


Modelarstwo szkutnicze zdobywa sobie wśród młodzieży coraz to więcej zwolenników. Na Wybrzeżu przodującą rolę w tej dziedzinie odgrywa Ośrodek Modelarstwa Jachtowego przy Państwowej Szkole Ogólnokształcącej stopnia Licealnego w Gdyni—Orłowie. Ośrodek ten, pracujący od 1946 roku, zdołał już wyszkolić własne kadry instruktorskie i rozszerzyć dzięki temu swą działalność na szereg dalszych szkół Trójmiasta. Wśród młodych instruktorów wybijają się szczególnie — Jan Konopa i Jan Mielczarski, zaprzysięgli miłośnicy modelarstwa jachtowego, „seniorzy" Ośrodka w Orłowie.

Ilość modeli zbudowanych w roku bieżącym przez Ośrodek w Orłowie osiągnęła rekordową cyfrę 100 jachtów żeglownych — pięciu różnych klas. Wśród nich znajduje się prototyp jachtu turystycznego, opracowany przez znanego konstruktora M. Plucińskiego. Jacht ten odznacza się pięknymi opływowymi liniami, taniością i łatwością produkcji.



BUDUJEMY MODEL OKRĘTU GDAŃSKIEGO Z XV WIEKU



W myśl obietnicy publikujemy plany budowy modelu historycznego. Model ten — pomyślany jako znacznie uproszczony motyw dekoracyjny — stanowić ma dla miłośników tej gałęzi modelarstwa rodzaj „zaprawy" przed budową znacznie już dokładniej zaprojektowanego modelu polskiego okrętu wojennego z XVII w.

Model, którego plany zamieszczamy obok, reprodukowany jest w skali 1:400.

Kadłub (a) wykonujemy z klocka drewnianego. W dziobie — wyżłabiamy wycięcie na stewę przednią (b). Stewę wycinamy wraz z figurą galeonową ze sklejki 2—3 mm. Uszy figur wykonujemy z grubej tektury. Z obydwóch stron kasztelu rufowego wycinamy gzymsik, w którym umocowujemy tekturowy namiot (e). Na samej rufie, jako zamknięcie namiotu, przyklejamy odpowiednio wycięty klocek drewniany (d). Z drzewa wykonujemy również luk (g) na śródokręciu.

Z tektury wzgl. grubego kartonu wykonujemy prócz namiotu także kasztel dziobowy (c), nadburcie śródokręcia (f), listwy na kadłubie oraz tarcze na namiocie rufowym. Te ostatnie wycinamy z jednego paska, tak jak jest to pokazane na rys.

Otwory na maszty wiercimy na głębokość od 0,5 do 1 cm. Należy przy tym uważać na skosy.

Osadzenie steru pokazane jest na rysunku szczegółowym. Po prostu — wciska się go na klej pomiędzy wbite ciasno cztery szpilki z obciętymi łebkami.

Armat potrzebujemy dziesięć. Wykonamy je z cienkich klocków i okrągłych wykałaczek. Ustawienie pokazuje rysunek główny. Dwie kotwice — z kartonu.

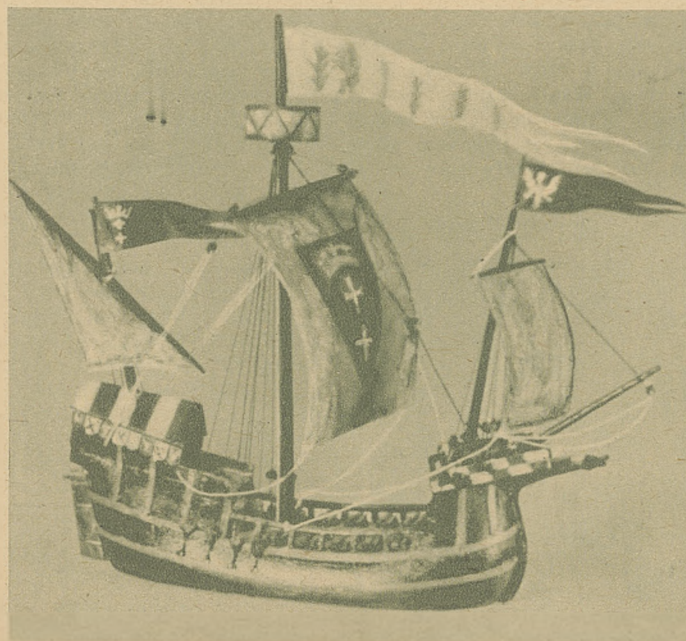
Maszty i reje wykonujemy z odpowiednio grubych patyczków. Maszty muszą być oczywiście dłuższe o 0,5 do 1 cm celem wpuszczenia ich w wywiercone w kadłubie otwory. Sposób przymocowania rej do masztów pokazują — rys. szczegółowy i fotografie. „Bocianie gniazdo" na grotmaszcie wykonujemy z krążka tekturowego obklejonego wokół paskiem kartonu. Wanty — z czarnej nitki. Talrepy (patrz rys.) — z koralików i nitek; umocowujemy je szpilkami wbitymi w dolną listwę na kadłubie. Sztagi — z nitki nieco grubszej. Sztag grotmasztu obejmujący u dołu maszt przedni przy pomocy specjalnego oka (patrz rys. szczegółowy) podwiązany jest pod stewę dziobową.

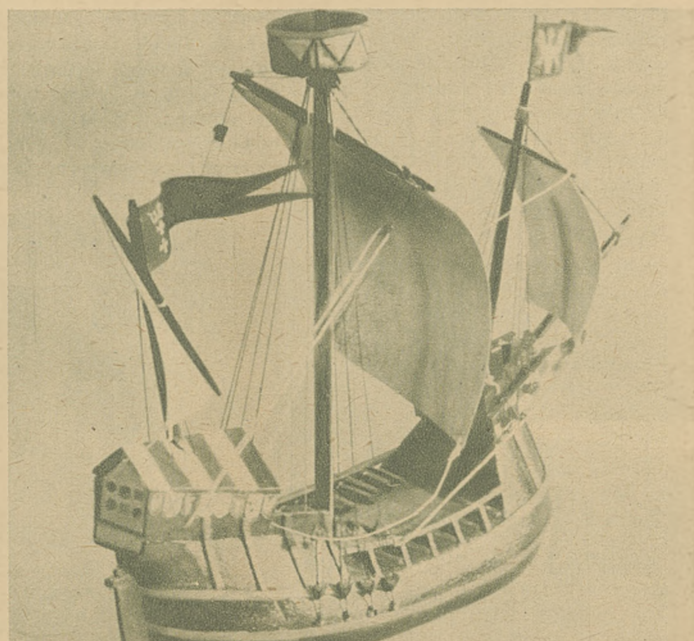
Na takelunek ruchomy — topenanty, brasy, szoty oraz kottalię — używamy nitki jasnobrązowej (koloru liny włókiennej). Wszystkie bloki — z brązowych maleńkich koralików. Żagle i flagi wycinamy z brystolu.

Jeśli chodzi o malowanie, to wskazanym jest malować wszystkie elementy z tektury i kartonu jeszcze przed ich wycięciem.

Kolory: kadłub, ster, stewa przednia, maszty oraz reje — kolor jasnego dębu. Listwy odbojowe oraz nadburcie — ciemno-brązowe lub czarne, (lub też) kadłub — ciemnobrązowy, listwy odbojowe — czerwone. Pokłady — naturalny kolor drzewa. Na kasztelu dziobowym — szachownica biało-czerwona, reling — brązowy. Dolna część namiotu na rufie — tak jak kadłub. Górna część — czerwono - żółte pasy. Tarcze — dowolna kombinacja kolorów: niebieskiego, żółtego, czerwonego i białego. „Bocianie gniazdo": dolna i górna krawędź — czerwone paski, w środku — trójkąty na przemian żółte i niebieskie. Luk i armaty — ciemnobrązowe. Flaga na grotmaszcie — niebieska z żółtymi figurami; pozostałe flagi — czerwone (orzeł oczywiście — biały, krzyże w herbie Gdańska — białe a korona żółta). Żagle — jasny ugier. Na grotżaglu wielki herb Gdańska w czerwonym polu. Fragmenty podwodnej części kadłuba na dziobie i rufie — czarne lub kremowe. Kotwicę malujemy na czarno. Na rufie — czarne okienka.

STANISŁAW WOŹNIAK

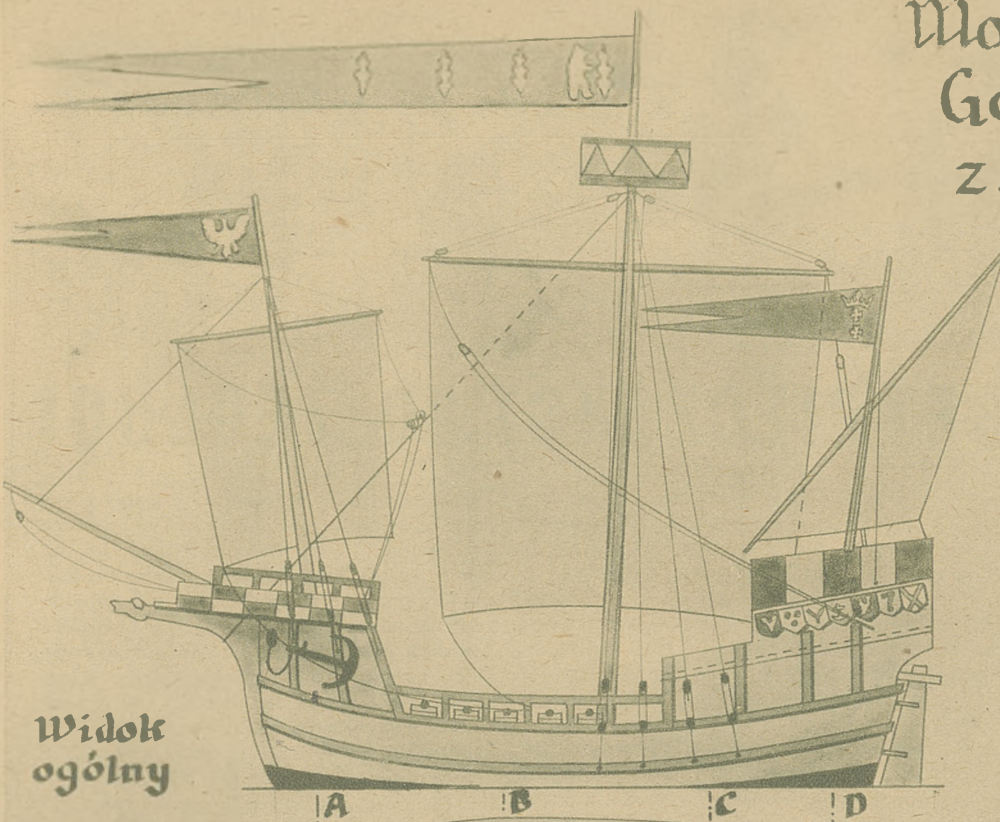


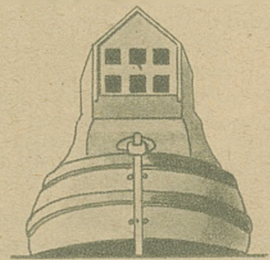


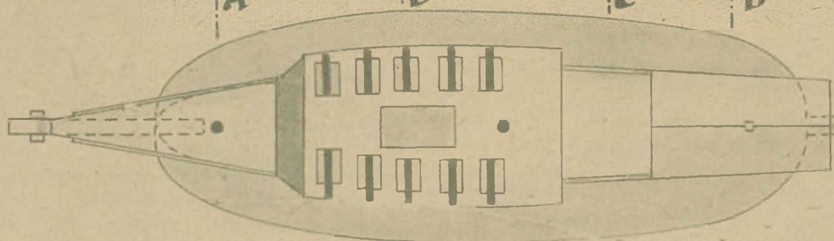
Model Okrętu Gdańskiego z XV wieku

Skala 1:400

wyk. T. Malaczyński i S. Woźniak Gdańsk

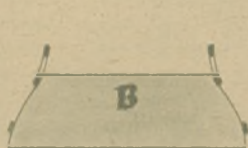


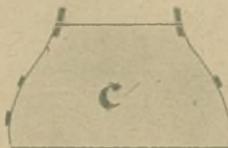




Przekroje



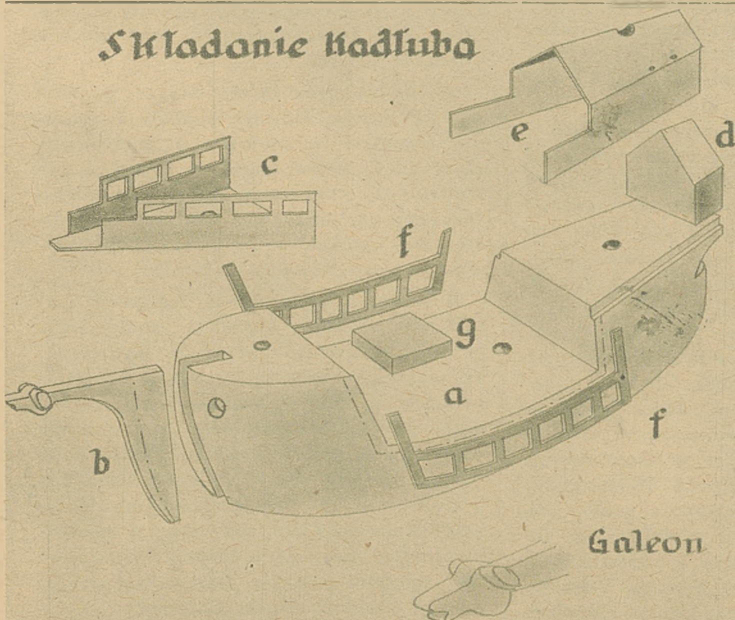




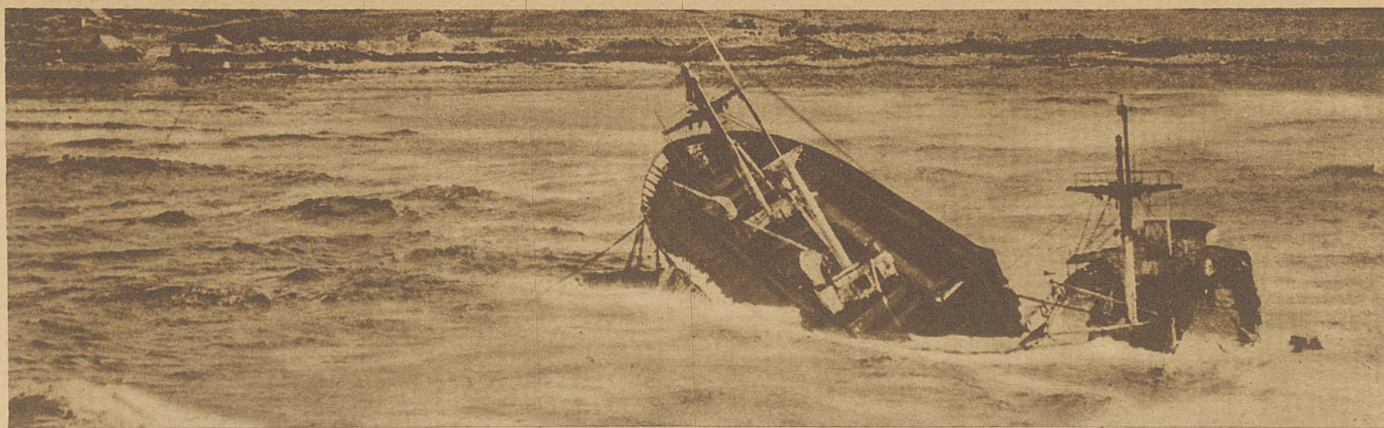




Składanie kadłuba







W TROSCE O BEZPIECZEŃSTWO ŻEGLUGI

Angielski parowiec pasażerski „Titanic" w czasie swej pierwszej podróży do Ameryki zderzył się z górą lodową na północnym Atlantyku. Nowoczesny — jak na ówczesne warunki — olbrzym o 47.000 BRT zbudowany w latach 1910-12 zakończył swój żywot w dniu 15 czerwca 1913 roku, krótko po północy. Mimo, że statek ten tonął całe 3 godziny, nie potrafiono już go uratować. Przyczyną tego była m. inn. niedostateczna ilość grodzi wodoszczelnych, niezupełnie prawidłowo rozmieszczonych i za słabych. Śmierć zaś 1.563 osób spośród 2.224 pasażerów i członków załogi była wynikiem niedostatecznej ilości środków ratunkowych...

Niezależnie od wszelkich urządzeń ratowniczych, zabezpieczających pasażerów i załogi statków na wypodek awarii, decydującym czynnikiem bezpiecznej żeglugi morskiej jest wytrzymałość konstrukcyjna jednostki oraz stan techniczny jej maszyn i urządzeń. Stąd też wypływa konieczność rozciągnięcia fachowego nadzoru nad każdym statkiem w czasie jego budowy i eksploatacji.

Tak się złożyło, że nie właściciele linii żeglugowych i stoczni, którym obca była troska o bezpieczeństwo życia na morzu — ale przedstawiciele przedsiębiorstw ubezpieczeniowych zajęli się jako pierwsi tym zagadnieniem. Zresztą ta nagła troska wypłynęła z zupełnie innych powodów, dalekich od liczenia się z życiem ludzkim. Chodziło mianowicie o kapitały ubezpieczeniowe, o ułatwienie kalkulacji ryzyka ubezpieczeń itp. Pośrednio jednak wywarło to pewien wpływ na bezpieczeństwo żeglugi.

W 1760 roku w londyńskiej kawiarni „Lloyda" sporządzono pierwszy rejestr statków, zawierający ich różne dane techniczne. Rejestr ten spełniał wtedy przede wszystkim rolę materiału pomocniczego dla przedsiębiorstw ubezpieczeniowych. Ciągle uzupełniany szczegółowymi danymi technicznymi o jednostkach pływających, zyskiwał sobie coraz większą popularność.

Jako jedna z pierwszych powstała w 1834 roku instytucja klasyfikacyjna zwana Rejestrem Żeglugowym Lloyda (Lloyd's Register of Shipping), która miała na celu dokładną ocenę techniczną statków handlowych na użytek armatorów, kupców i przedsiębiorstw ubezpieczeniowych.

Tak jednak, jak wszystkie instytucje w warunkach kapitalistycznych — również i Rejestr żeglugowy Lloyda sprowadzony został w pierwszym rzędzie do aparatu dającego posłuch wielkim kapitalistom i państwom, reprezentującym największe kapitały w przemyśle i handlu — związanym z żeglugą.

Z czasem powstało wiele podobnych instytucji w państwach posiadających własne floty handlowe. Instytucje te podlegały jednak decyzji Rejestru Żeglugowego Lloyda, który nierzadko stosował dyskryminacyjne metody wobec różnych konkurentów kapitalistycznych. Metodę dyskryminacji zastosował Lloyd przede wszystkim wobec statków i instytucji żeglugowych pierwszego państwa socjalistycznego. To zmusiło ZSRR do powołania do życia Morskiego Rejestru ZSRR.

W Polsce Ludowej już w 1947 roku rozpoczęła swą działalność państwowa instytucja klasyfikacyjna — Polski Rejestr Statków — która skupiła kadrę najlepszych inżynierów budownictwa okrętowego. Objęła ona na razie, ze względu na niewielką ilość polskich fachowców i zbyt małe ich doświadczenie, tylko statki śródlądowe, portowe, przybrzeżne, wszystkie jednostki rybackie łącznie z dalekomorskimi, oraz dwa statki handlowe: „Oksywie" i „Karpaty".

Nasze wielkie statki handlowe podlegają od 1950 roku klasyfikacji Morskiego Rejestru ZSRR, który w przeciwieństwie do kapitalistycznego Lloyda czy Veritasu, kierujących się głównie interesem prywatnych właścicieli statków i przedsiębiorstw ubezpieczeniowych, roztoczył prawdziwie socjalistyczną opiekę nad naszą flotą. Doświadczeni inżynierowie radzieccy kształcą nie tylko naszych stoczniowców, lecz również służą cennymi radami i wskazówkami inspektorom PRS. Morski Rejestr ZSRR nauczył naszych klasyfikatorów zwracania szczególnej uwagi na właściwą konserwację jednostek, która przedłuża ich życie i zapobiega wielu awariom. Nowe statki na naszych stoczniach budowane są według bardzo szczegółowych i wyczerpujących przepisów klasyfikacyjnych radzieckiego Rejestru. Częste zasięganie przez polskich inżynierów opinii u radzieckich fachowców ułatwia trudne i odpowiedzialne zadania Polskiego Rejestru Statków.

Zadania te są bowiem bardzo różnorodne i wymagają dużej wiedzy z rozmaitych dziedzin. Obejmują one opieką statek od chwili jego narodzin w planach do momentu zdyskwalifikowania go na złom. Działalność polskich inżynierów-klasyfikatorów rozpoczyna się od zatwierdzenia planów konstrukcyjnych nowej jednostki. Polega to na sprawdzeniu wszystkich szczegółów konstrukcyjnych i skonfrontowanie ich z obowiązującymi przepisami klasyfikacyjnymi. Następnie należy kontrolować produkcję półfabrykatów i przeprowadzić ich odbiór. W czasie samej budowy na stoczni inżynierowie PRS bez przerwy dopilnowują właściwego wykonania kadłuba i montażu maszyn. Z chwilą, kiedy statek wszedł już do eksploatacji, podlega on rocznemu przeglądowi — jeśli posiada więcej niż 12 miejsc pasażerskich, a 4-letniemu — jeśli jest frachtowcem. Jakakolwiek awaria statku automatycznie unieważnia posiadaną przezeń klasę. Inspektorzy PRS dopilnowują usunięcia wszelkich skutków awarii i przywracają utraconą klasę jednostce. W wypadku poważnej awarii, gdy zachodzi potrzeba przeholowania uszkodzonego statku lub przejścia o własnych siłach z jednego portu do drugiego, PRS — po wskazaniu nieodzownych prac zabezpieczających jednostkę — wydaje jej specjalne świadectwo zdolności żeglugowej na jedną podróż. Wreszcie, gdy statek już dobiega końca swego żywota, PRS wydaje mu orzeczenie dalszej nieużyteczności i postanawia czy pociąć go na złom, czy przeznaczyć do prac zastępczych w porcie.

W najbliższym czasie zakres działalności Polskiego Rejestru Statków znacznie się rozszerzy w związku z przejmowaniem od Urzędów Morskich inspekcji pokładowych wszystkich naszych statków. Inspekcje te obejmują również kontrolę środków ratunkowych i przeciwpożarowych oraz pomiary jednostek.

Utworzenie państwowej instytucji klasyfikacyjnej, stały wzrost jej kompetencji i rosnące z dnia na dzień kadry fachowców — to jeszcze jedno poważne osiągnięcie naszej socjalistycznej gospodarki morskiej, uniezależniające nas od wpływów kapitalistycznych. Praca Polskiego Rejestru Statków wzorowana na socjalistycznych doświadczeniach Morskiego Rejestru ZSRR, przy ciągłej pomocy wybitnych radzieckich inżynierów, zapewnia załogom statków bezpieczną żeglugę pod banderą Polski Ludowej.

JACEK ZATOCZNY

KONKURS WAKACYJNY









W powyższych 6 rysunkach kryją się błędy — w każdym jeden. Jakie? — Na to właśnie pytanie należy odpowiedzieć na załączonym kuponie. Pomiędzy tych, którzy nadeślą prawidłowe odpowiedzi — rozlosowanych zostanie 100 nagród (książki i prenumeraty czasopism morskich). Termin nadsyłania odpowiedzi — 25 lipiec br.

KUPON:

Wyciąć, wypełnić, nalepić na karcie pocztowej i wysłać pod adresem: „Młody Żeglarz" Gdańsk, Wały Piastowskie, gmach ZPGG, IV piętro z dopiskiem KONKURS. Podać nadawcę.

1. ....
2. ....
3. ....
4. ....
5. ....
6. ....



Trudna droga PAK-DEN-CHEN

S. SIERECKI

OPOWIADANIE NINIEJSZE UKAZUJE NAM DZIEJE PEWNEJ KOREAŃSKIEJ DZIEWCZYNY, JEDNEJ Z SZEREGÓW BOHATERSKIEJ MŁODZIEŻY LUDOWEJ KOREI.

Mgła rzedła. Szarość świtu przechodziła bardzo szybko w seledyn, następnie we fiolet i nagle zza horyzontu wychyliła się purpurowo-złocista kula słońca. Nastał dzień...

Na pomoście bojowym niszczyciela „Tajfun" rozmawiało dwóch ludzi. Mieli na sobie stalowo-szare hełmy i korkowe kurtki, które zastępowały im jednocześnie sztormówki. Niszczyciel należał do amerykańskiej „Task Force 77" operującej u wybrzeży Korei i spełniał właśnie powierzoną mu funkcję łańcuchowego psa, patrolując poza kręgiem blokady azjatyckiego półwyspu. Wachta bojowa znajdowała się w pogotowiu. Nigdy bowiem nie można było być pewnym, czy nie zjawi się nagle jakiś zespół ścigaczy torpedowych czy lotnictwa. Od czasu śmiałego ataku Kim-Hun-Oka, odznaczonego za tę operację tytułem Bohatera Ludowej Korei — Amerykanie przestali lekceważyć młodą flotę północnej Korei.

Akcent ludzi rozmawiających na pomoście — zdradzał mieszkańców San Francisco. Wyższy, z odznakami porucznika na rękawie, opowiadał z przejęciem.

— Świt był niemal taki jak dziś — mówił. — Szliśmy w ubezpieczeniu leadera, na jego lewoburtowym sektorze ochrony. Denerwująca wszystkich mgiełka osnuwała horyzont. W pewnym momencie z jednego niszczyciela ochrony wystrzelono trzy rakiety. U nas włączono dzwonki alarmowe. Widziałem, jak na leaderze marynarze biegli na stanowiska bojowe. Gdzieś zahuczały wystrzały. To strzelały niszczyciele z prawej burty. Do kogo — nie widzieliśmy. W chwilę potem u burty leadera wzbiła się wysoka fontanna wody, a potem trysnął słup dymu. Trzy torpedy... Rozumiesz? Trzy torpedy... Wyłowiliśmy później kilku marynarzy. Byli przerażeni...

— Tak. Rozpoczęliśmy dziwną wojnę. Brałem udział w wojnie z Japonią, w ataku na Okinawę, ale to było zupełnie co innego — odparł drugi z rozmawiających. — Wiedziałem wówczas z kim się biję i o co. W owym czasie Filipińczycy witali nas z radością. Ci sami ludzie, którzy zaufali nam wówczas i wyszli na nabrzeże portu z pieśnią na ustach — dzisiaj wstąpili do partyzantki przeciw nam. Walczymy oficjalnie z Koreańczykami, ale sojusznikiem ich jest przecież tragarz z Surabaja, robotnik portowy z Frisco i meksykański vaguero. Czy można wygrać taką wojnę?

— Uważaj na to co mówisz, John. Wiesz, że na takie wypowiedzi poluje tylko szpicel z Federalnego Biura Śledczego, przysłany na nasz okręt... Jeśli chcesz utrzymać swoje szlify i pensję — będziesz musiał zabijać nie pytając kogo i za co... Chyba, że... — tutaj rozmawiający przerwał nagle...

Ostry terkot dzwonków napełnił przeraźliwym jazgotem stalowe wnętrze okrętu. Alarm bojowy...

Zastukały po blachach schodni marynarskie buty. Na pokładzie zjawił się komandor — podporucznik Evers... Obsadzenie stanowisk bojowych opóźniało się. Pierwsi stanęli artylerzyści przy „ack-ackach" — dalej obsługa dział głównej artylerii... Celowniki radarowe i lornetki zwróciły się w stronę morza, na którym kołysał się ciemny jakiś kształt...

— Do licha — zaklął nagle czyjś głos — to po prostu rybacka dżonka...

*

Pak Den Chen miała smutne dzieciństwo. Przyszła na świat w chacie ubogiego rybaka, mieszkającego u ujścia rzeki Tedongan. Ojciec — wdowiec ciężko pracował, ale trud jego pracy nie szedł ani na wyłatanie domku, w którym zamieszkiwał, ani na edukację jedynej Pak Den Chen. Czyżby połowy nie dopisywały? O nie. Pękata dżonka wpływała zawsze do przystani obładowana po brzegi. Zyski jednak z połowów czerpał w pierwszym rzędzie japoński kapitalista — Sokodo, właściciel przedsiębiorstwa połowego. W owym czasie bowiem Korea pozostawała pod okupacją japońskich samurajów. Kiedy spod okupacyjnego jarzma wyzwoliła kraj ofensywa Radzieckiej Armii — przed jedenastoletnią dziewczynką otworzyła się nowa droga życia. Stary jej ojciec pracował już teraz w spółdzielni rybackiej, pracował dla siebie i dla całego narodu, a Pak Den Chen trafiła wreszcie do szkoły, snując wspaniałe plany na przyszłość. Należąc do Związku Demokratycznej Młodzieży Korei uczestniczyła w 1949 roku w Święcie Ludowym w Phenianie, defilując przed trybuną w pierwszym szeregu.

W czerwcu 1950 roku rozpoczęła się agresja amerykańskiego imperializmu na Koreę. Pak Den Chen znalazła się wówczas w szeregach Wojsk Ludowych jako sanitariuszka. Miała już szesnaście lat.

W czasie walk nad Hanganem — grupa, do której należała Pak Den Chen — została odcięta i wycofało się w góry. Dziewczyna poznała z bliska groze wojny i okrucieństwo okupanta. Nieraz opatrywała rany zadane patriotom wolnej Korei w czasie tortur w katowniach amerykańskiej służby politycznej. Okrucieństwa najeźdźcy stawały się zresztą z każdym dniem coraz potworniejsze. Stare legendy koreańskie mówiły o piekle, ale to mityczne piekło wydawało się niczym wobec tego co przeżywała ludność Korei, która popadła w jarzmo wilkołaków z Wall Street.

Pewnego dnia, gdy partyzancka grupa, do której należała Pak Den Chen — przyjęła do swego grona wycieńczonego uciekiniera z Seulu — komendant oddziału Li Wan Sen wezwał do siebie dziewczynę.

— Sprawa jest bardzo poważna — powiedział do niej. — Chcemy powierzyć ci ciężkie do wykonania zadanie. W czasie spełniania go napotkasz tysiąc niebezpieczeństw. Czeka cię trudna droga, Pak Den Chen...

*

Były to dokumenty zbrodni dokonanej przez imperialistów amerykańskich w jednym z miast Korei. Materiały te zdobyto w czasie udanego wypadu na sztab amerykańskiej dywizji. Z dokumentami tymi powinna była zetknąć się opinia całego postępowego świata. Przez front miała je przenieść Pak Den Chen...

Droga jej wiodła przez góry. Szła umyślnie bezdrożem, omijając uczęszczane szlaki. Dokumenty opatrzone nagłówkiem „top secret" — (ściśle tajne) znajdowały się w podwójnych podeszwach jej chodaków. Zdawała sobie jasno sprawę, że musi dostarczyć je za wszelką cenę.

Piątego dnia znalazła się w Seulu, chcąc tam przebyć rzekę Hangan. Nie wiedziała, że w tym czasie front amerykański załamał się i dolarowe dowództwo planowało ewakuację miasta. Po pustych ulicach krążyły tylko patrole. Starała się ich uniknąć, jednak przy przechodzeniu mostu pochwyciła ją wojskowa żandarmeria MP. Zadawano jej jakieś pytania, na które nie umiała odpowiedzieć. Skatowaną w nieludzki sposób wrzucono wreszcie do piwnicy drewnianego domu, przeznaczonego w czasie ewakuacji na spalenie. W nocy wy-



...pochwyciła ją wojskowa żandarmeria MP...

zwolił ją stamtąd jakiś Murzyn w mundurze amerykańskim. To on dał jej prowiant na dalszą drogę i uścisnął na pożegnanie drobną żółtą rączkę.

O świcie mosty na Hanganie poszły w powietrze. Pak Den Chen skierowała się teraz w dół rzeki ku wybrzeżu. Następną noc spędziła w starej świątyni buddyjskiej, zniszczonej przez atlantyckich barbarzyńców. Tam właśnie ostatni strażnik świątyni — stary mnich buddyjski poddał jej myśl przedarcia



się na północ przy pomocy dżonki. Okolice te nie były jeszcze ewakuowane i Pak Den Chen mogła znaleźć ludzi, którzy chętnie ofiarowywali jej wszelką pomoc.

W ciemną noc, uchodząc czujności posterunków amerykańskich maleńka, bezpokładowa łódź o jednym niewysokim maszcie — opuściła brzegi Korei. Znajdowały się w niej dwie osoby — Pak Den Chen i rybak Kim Den Man, który nie znając właściwej misji dziewczyny, ale ufając jej słowom, — tak jak wszyscy, których spotykała — że musi za wszelką cenę dotrzeć na północ, ofiarował się przewieźć ją przez łańcuch blokady.

Koło południa rozszalała się jednak burza. Sztormowa pogoda pozwoliła łódeczce łatwiej przerwać się przez łańcuch blokady, ale wicher zniósł ją znacznie dalej, niż planował to Kim Den Man. Znajdowali się gdzieś, na środku Morza Żółtego...

* * *

Koreańczycy byli zawsze narodem żeglarzy. To na koreańskich stoczniach powstał przecież półlegendarny prototyp pancernika „Kim-Sun", który w dawnych czasach przeciwstawił się najazdowi samurajów. Na Morzu Żółtym w latach pokoju pływały zawsze setki i tysiące dżonek i sampanów, zarzucając w jego nurty swe misternie wyplecione sieci. Ongiś było tu rojno od rybaków. Dziś czasem tylko wędruje tu jakaś samotna dżonka, powierzchnię krają najwyżej statki płynące do portu Dalnyj, lub Czinczon, albo zapuszcza się tu jakiś okręt amerykańskich agresorów. W okolice te trafił właśnie niszczyciel „Tajfun".

Pojawienie się przed nim dżonki rybackiej w miejscu tak odległym od pasa blokady, nie powinno było budzić niczyjej uwagi. Amerykanie jednak, podnieceni niepewną sytuacją, w każdym nawet szczątku drzewa na falach — dopatrywali się nieprzyjaciela i zarządzali alarm bojowy. Ale w tym wypadku nie można już było się mylić. Mieli przed sobą rybacką łódź o purpurowym żaglu... Horyzont był jednak pusty. Nie było dookoła żadnego świadka tego spotkania — cóż więc nie pozwalało komandorowi Eversowi posłać na dno śmiałych rybaków?

Kilka serii z nkm-ów wzbiło bryzgi piany w pobliżu burty łodzi... Na okręcie zapadło milczenie. Komandor Evers rozkazał staranować rybacką łódź potężnym dziobem niszczyciela... Za chwilę miała dokonać się potworna zbrodnia...

* * *

— Spójrzcie, towarzyszu dowódco — powiedział Wang, oddając stojącemu obok oficerowi okular peryskopu. — Amerykański niszczyciel klasy „Nicholas" ma, zdaje się, złe zamiary w stosunku do małej, rybackiej dżonki. Znajdujemy się daleko od łańcucha blokady. Cóż więc może chcieć on od rybaków?...

Dowódca ujął okular peryskopu i przyjrzał się scenie rozgrywającej się na powierzchni morza. Okręt podwodny chińskiej marynarki ludowej szedł w zanurzeniu, odbywał bowiem szkoleniowy rejs z zupełnie świeżą załogą, która niedawno opuściła szkołę morskich specjalności. Był to pierwszy prawdziwy rejs podwodny młodych chłopców w niebieskich mundurach.

— Tak, to wygląda niepokojąco... Widzę wypryski koło łodzi... Widocznie strzelają...

— Czy możemy pójść na pomoc tym ludziom na dżonce?...

— Musimy to zrobić... Jesteśmy świadkami zwykłego korsarstwa. Korea i jej łańcuch blokady leży daleko na wschód... tutaj jest otwarte morze... to wprost nieprawdopodobne... Piraci... — wycedził dowódca przez zęby — pod adresem amerykańskiego niszczyciela.

„Tajfun" znajdował się daleko od dżonki, brał teraz jednak kurs wprost na nią i całą mocą swych maszyn zbliżał się nieubłaganie ku jej purpurowemu żaglowi, sterczącemu rozpaczliwie ponad powierzchnię morza. Jakiś amerykański oficer wydobył stoper, obliczając widocznie ile jeszcze czasu potrzeba, aby rozjechać łupinę. Widocznie ten potworny akt gwałtu wyobraził sobie jako jakiś wyczyn sportowy...
Dziób niszczyciela był już coraz bliżej..

Wtem o 30 stopni od kursu „Tajfuna", wśród bryzgów piany, wynurzył się stalowy kiosk, a za nim cielsko okrętu podwodnego. Na niszczycielu zapanowała panika. Dziób skręcił o cztery rumby w prawo. Ktoś podał do maszynowni komendę „stop" — nie wiadomo po co, a komandor Evers stracił zupełnie głowę, wpatrując się rozszerzonymi ze strachu oczami w stalowy walec podwodnego okrętu. W przeciągu tego czasu niszczyciel mógł zostać dziesięć razy storpedowany, ale żaden strzał nie następował i powoli zdenerwowanie u dowództwa ustępowało. Poznali banderę — czerwoną z białymi gwiazdami. Wiedzieli już, że im nic nie grozi. Ludowe Chiny wojny z nimi nie prowadzą, a przecież chińskiej marynarce ludowej obce były zawsze korsarskie metody właściwe sforze Mac Arthura. Na oczach Amerykanów okręt podwodny przybił do burty dżonki. Przez lornetkę widzieć można było dokładnie jak z łodzi przeniesiono na okręt dwie postacie... Potem okręt nie zanurzając się wziął kurs na północny zachód i oddalił się, pozostawiając za sobą tęczową smugę piany... Na niszczycielu odwołano alarm...

Kiedy Pak Den Chen otworzyła oczy — uczuła, że leży na koi przykryta kocem. Na nogach nie miała jednak swych bucików. Porwała się więc z miejsca, ale wówczas uczuła gwałtowny ból w ramieniu i z jękiem opadła z powrotem na koję. Ktoś się nad nią pochylił. Ujrzała uśmiechniętą twarz człowieka, który w ręku trzymał jej buciki. Przyjrzała się nieznajomemu — i nagle twarz jej, na której znać było jeszcze ślady pałki amerykańskiego żandarma, rozjaśniła się również uśmiechem. Zrozumiała, że to już szczęśliwy kres jej trudnej i dalekiej drogi... Pochylający się nad nią człowiek miał na marynarskiej czapce czerwoną gwiazdę.

SŁAWOMIR SIERECKI

EKWIPUNEK KAJAKOWCA

Lista sprzętu kajakowego, potrzebnego do uprawiania turystyki, ma dużą rozpiętość. Można być wyekwipowanym „po zęby" turystą wodnym, mającym w swoim namiocie nawet radio „składane" — ale można też wyruszyć w świat na kajakach z wiosłem, kocem, kilku złotymi i z wiarą, że świat należy do odważnych i wytrwałych.

W każdym razie trzeba mieć przede wszystkim kajak. Zasadniczo rozróżniamy dwa rodzaje kajaków — sztywne i składane.

Kajak sztywny ma poszycie i dno z dykty a szkielet z drzewa sosnowego. Bywają też kajaki sztywne, których szkielet obity jest klepkami.

Kajak składany posiada szkielet złożony z patyczków i żeberek z okuciami, zaś powłokę z gumy. Pokład poszyty jest nieprzemakalnym płótnem.

Największą zaletą składaka jest nieograniczona wprost możliwość przenoszenia i przewożenia go lądem z miejsca na miejsce bez zbytnich kosztów, kłopotów i uszkodzeń.

Kajak sztywny ma tę niedogodność, że jest znacznie trudniejszy w transporcie oraz bez porównania mniej trwalszy od składaka. Powinien być co roku polakierowany, inaczej dykta się paczy i wygina. Poza tym najlepszy nawet kajak sztywny często przecieka, co jest przykre zwłaszcza w czasie dłuższej wycieczki. Jest wreszcie co najmniej dwa razy cięższy od składaka.

Ma on natomiast jedną wielką zaletę: jest przeciętnie 4 razy tańszy od składaka i można go sobie samemu zrobić. Składak jest dziś prawie że nieosiągalny, nie produkujemy go na razie w kraju.

Na zapytanie jaki kajak jest lepszy, jedynka czy dwójka, odpowiem na korzyść jedynki, mimo, że dwójki są bardziej używane. Dwójka wymaga zupełnego zgrania się załogi, siedzący z tyłu sternik ma widoczność nieco ograniczoną, a nawet przy najlepszym zgraniu się osady — dwójka nie dorównuje w zwrotności jedynce.

Do kajaka należy wiosło dwupiórowe, lekkie, z jodły lub świerku, długości do 2,50 m — dłuższe są niepraktyczne. Bardzo pożytecznym jest ster poruszany nogami, który dla dwójki jest nieodzowny.

Często używany bywa do kajaka mały żagiel. Pomaga on znacznie tam, gdzie przebywać trzeba dłuższe partie wodne na jeziorach lub większych rzekach. Używanie żagla w kajaku jest przecenione, przecież w kajakarstwie chodzi o to, aby poruszać się o własnych siłach, w tym tkwi jego istota.

PRZED WYRUSZENIEM NA SZLAK SPRAWDŹ CZYŚ NIE ZAPOMNIAŁ:

WYPOSAŻENIE KAJAKA: wiosła, „fartuch" nieprzemakalny, zbiorniki powietrzne, siedzenia i oparcia, środki ratunkowe, skrzynka bosmańska z kompletem przyborów do reperacji drobnych uszkodzeń, proporczyk, nieprzemakalne sakwy na podręczny ekwipunek.

EKWIPUNEK OBOZOWY: namiot, kołki („śledzie"), śpiwór lub koce, materac gumowy, prymus lub maszynka spirytusowa (zapasowe „igiełki"), nafta lub spirytus, zapałki („sztormowe"), patelnia, garnki aluminiowe, menażki lub talerze, nóż, łyżka, łyżeczka, widelec, myjak druciany.

ŻYWNOŚĆ: tłuszcz, cukier, sól, miód, kawa, herbata, chleb, konserwy, masło, wędlina, ciastka, marmelada, mleko w proszku i świeże, makaron, grysik pszenny, sok wiśniowy, płatki owsiane, czekolada, kostki „Maggi", sucharki, dżem, budynie.

ODZIEŻ: płaszcz i kapelusz nieprzemakalny, beret, sweter, skarpetki wełniane, kąpielówki, trampki lub tenisówki, wiatrówka, krótkie spodenki.

RÓŻNE: dokumenty, przybory toaletowe, lusterko, apteczka, ciemne okulary, krem Nivea, zegarek, papier listowy i przybory do pisania, scyzoryk, kompas, mapy i przewodniki, latarka, aparat fotograficzny z filmami, sprzęt wędkarski, siekierka, łopatka (saperka).

Na dłuższych wyprawach kajakowych, zwłaszcza w okolice słabo zaludnione, wielkie usługi oddaje namiot, o ile możności z podłogą gumową. Pozwala on nam prawie zupełnie uniezależnić się od kłopotów noclegowych.

Bardzo ważną w czasie wycieczki na wodzie jest kwestia zaprowiantowania. Odżywiać należy się potrawami wysoko kalorycznymi i co najmniej dwa razy dziennie gorącymi. Nie należy zapominać o cukrze, tłuszczach i mięsie, nabiale, kaszach i owocach. Odżywianie się kiełbasą i chlebem a popijanie w najlepszym wypadku herbatą — znudzi się bardzo szybko.

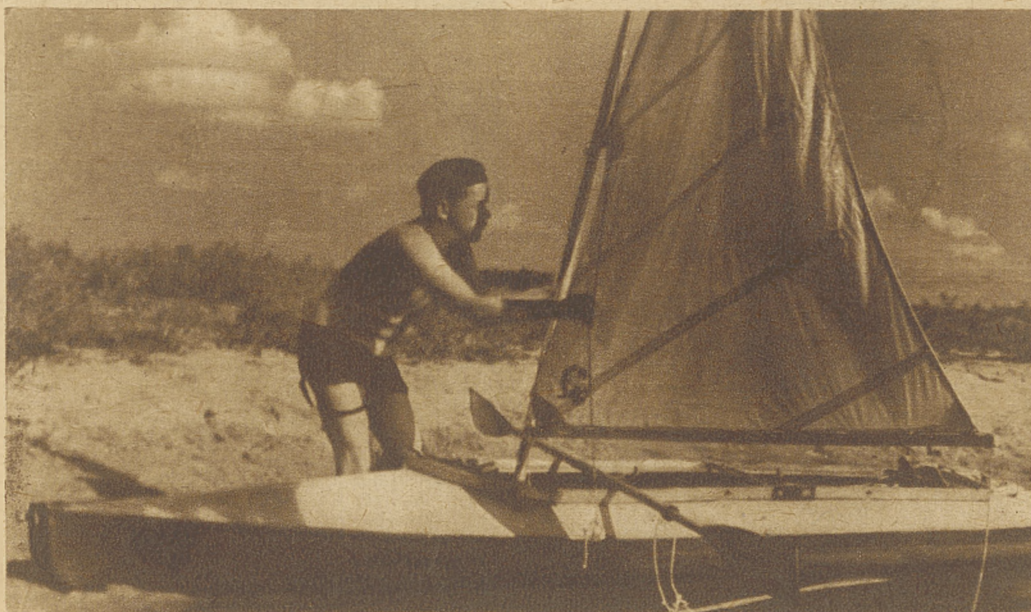
Gotowanie potraw w czasie wycieczki we własnym zakresie — jest miłą i pożyteczną częścią dnia. Do szybkiego i ekonomicznego gotowania potraw należy używać primusa lub bardzo praktycznej maszynki spirytusowej (spirytus denaturowany można nabyć nawet w najmniejszej miejscowości, w spółdzielni). Ogniska używać można w ostateczności, jest ono dlatego niepraktyczne, że smoli niemiłosiernie naczynia i używać go można tylko w czasie pogody. Na maszynce można gotować również w namiocie i równocześnie go ogrzewać.

Ciepłej odzieży i okryciom nieprzemakalnym należy poświęcić szczególną uwagę. Nierzadko, rozgoryczeni chwilowym chłodem lub deszczem — turyści, zawracali ze szlaku z powodu braku odpowiedniej wiatrówki czy skafandra.

Wełniany sweter, nieprzemakalny płaszcz lub kurtka oraz trampki — to sprzymierzeńcy turysty - kajakowca.

Do drobniejszych, ale bardzo ważnych sprzętów należą nieprzemakalne worki na rzeczy, dętki kilowe zabezpieczające kajaki przed utonięciem w razie wywrotki, latarka, boczne torby do zawieszania w kajaku — na podręczne przybory i naczynia, skrzynka bosmańska, apteczka itd. itd.

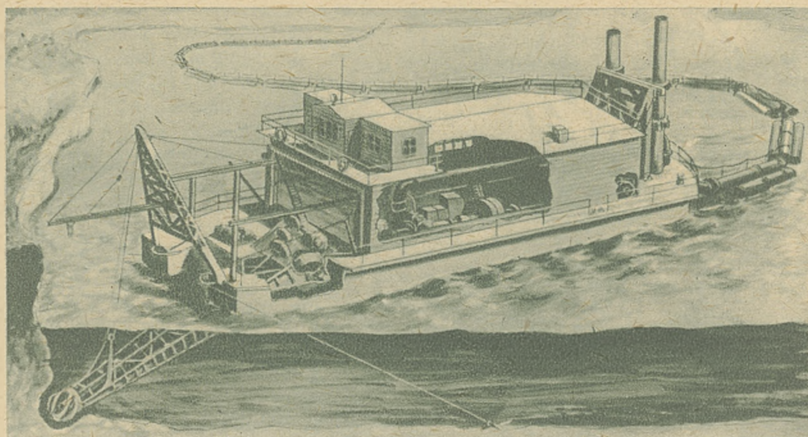
Taki mniej więcej sprzęt turystyczny potrzebny jest, aby wyruszyć na dłuższą wyprawę i prowadzić samodzielnie „gospodarstwo".



STANISŁAW RESCHKA

ARCHIWUM Neptuna

ZAMIAST KOPAĆ ŁOPATĄ...



...aby wydobyć olbrzymie masy ziemi, jakie trzeba usunąć przy budowie Kanału Wołga - Don i jemu podobnych (np. Turkmeńskiego), inżynierowie radzieccy postanowili wykorzystać do tej pracy ten element, który normalnie utrudnia przerzucanie wielkich mas ziemi, a mianowicie wodę. Buduje się więc wielkie maszyny, które zmuszają wodę do odegrania roli robotnika i budowniczego równocześnie, i które w hydromechaniczny sposób żłobią koryto kanału. Olbrzymia pogłębiarka, działająca na Amu-Darii przy budowie Kanału Turkmeńskiego, spulchnia ziemię potężnymi strumieniami wody, podczas gdy przedstawiona na załączonym rysunku pogłębiarka, pracująca przy budowie Kanału Wołga - Don, ryje ziemię pod wodą. Następnie, tak w jednym jak i w drugim wypadku, powstała w ten sposób „papka" zostaje wessana i przy pomocy długich rurociągów przetransportowana na odległość kilku kilometrów i tam dopiero wyrzucana na powierzchnię ziemi. W ciągu 1 godziny pogłębiarka wydobywa i transportuje 1.000 metrów sześciennych ziemi, wykonując pracę 35.000 robotników i 15.000 koni! To porównanie najlepiej pomoże uzmysłowić ogrom wykonywanej przez pogłębiarkę pracy, doniosłości jej użycia i zastosowania hydromechanicznego sposobu budowy kanałów w Wielkich Budowlach Komunizmu ZSRR.



PANIKA W GIBRALTARZE

Kwiecień 1951 roku okazał się feralnym miesiącem dla marynarek anglo-saskich. W ciągu zaledwie 10 dni wydarzyły się 3 wielkie katastrofy.

Serię tych katastrof rozpoczął „Affray", o czym piszemy na innym miejscu. W 3 dni później w Zatoce Meksykańskiej u wybrzeży Luizjany nastąpiła kolizja tankowców „Esso-Suez" i „Esso-Greenboro", w wyniku której straciło życie kilkunastu marynarzy, zaś „Esso-Suez" stanął w płomieniach. Wreszcie po dalszych 7 dniach, 27 kwietnia wydarzyła się najtragiczniejsza z katastrof: w Gibraltarze wyleciał w powietrze brytyjski transportowiec amunicji „Bedenham" (na zdjęciu). Detonacja ta była niezmiernie silna i wywołała panikę w mieście, zwłaszcza że — jak oświadczyli świadkowie katastrofy — „słońce zostało zakryte mgłą podobną do tej, jaką wytwarza bomba atomowa, zaś nad skałą gibraltarską wzniósł się słup płomieni i dymu, uformowany w kształcie grzyba i przypominający fotosy z prób w Bikini".

Kto sieje wiatr, zbiera burzę — mówi przysłowie i powyższa historia to potwierdza. Zarówno bowiem sama eksplozja i jej tragiczne następstwa, jak również wybuch paniki w Gibraltarze, to bezpośrednie i pośrednie następstwa przygotowań wojennych Zachodu.

CZY W RZEZNI MOŻNA BUDOWAĆ STATKI?

Pytanie — zdawać by się mogło — zgoła absurdalne, bo niby „co ma piernik do wiatraka". A jednak samo życie dało na powyższe pytanie odpowiedź twierdzącą: oto jedna z największych obecnie stoczni NRD — Schiffsreparaturwerft Wismar — założona została przed 5 laty na terenie i w pomieszczeniach dawnej rzeźni miejskiej. Były to — oczywiście — skromne zaczątki dzisiejszej wielkiej stoczni, zatrudniającej kilka tysięcy ludzi i budującej coraz więcej statków, niezależnie od dokonywanych gruntownych remontów. Do końca roku 1955 stocznia w Wismarze ma wybudować 5 pełnomorskich frachtowców po 3000 BRT i 9 po 1000 BRT.

ILUSTROWANY SŁOWNICZEK WYRAŻEŃ MORSKICH



ZBIORNIKOWIEC



CO PRZEDSTAWIA ZDJĘCIE?

Trzy morskie książki rozlosujemy pomiędzy Czytelników, którzy nadeślą nam do 25 lipca prawidłową odpowiedź na powyższe pytanie.

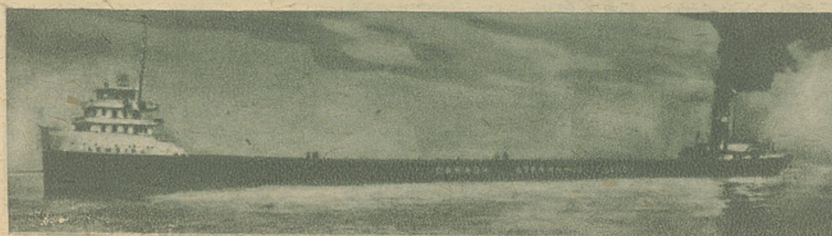
Zdjęcie zamieszczone w n-rze poprzednim przedstawiało NURKA W WODZIE, widzianego od góry.

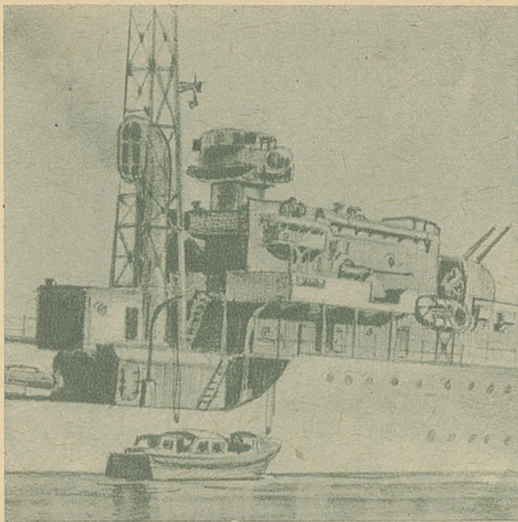


STATEK - WIDMO

Od przeszło dwóch lat stoi w porcie gdyńskim stary, ponad 50 lat liczący fiński żaglo-motorowiec „Glittertint". Swego czasu drewniany kadłub „Glittertinta" wymagał przeprowadzenia robót uszczelniających, co wykonała stocznia rybacka w Gdyni. Gdy szyprowi statku przedłożono rachunek — odmówił zapłaty z powodu braku pieniędzy. Rzeczoznawcy orzekli wówczas, że remont kadłuba kosztował więcej, aniżeli wart był cały statek. Tegoż widocznie zdania był i armator, który mimo przesłanego rachunku nie wykazał żadnej chęci zapłacenia go. Kilkuosobowej załodze znudziło się wyczekiwanie i marynarze samowolnie opuścili statek. Z braku zapłaty stocznia zmuszona była wystąpić do sądu o zasądzenie należnej kwoty. Na mocy wyroku sądowego komornik wystawił w roku ubiegłym „Glittertint" na publiczną licytację. Niestety, nie znalazł się żaden nabywca i stary żaglowiec stoi nadal w porcie gdyńskim jako statek-widmo.

PŁYWAJĄCE DZIWOLĄGI. Statek poniższy nie jest właściwie dziwolągiem, bo jednostki podobne spotkać można często na Wielkich Jeziorach Kanadyjskich. Niemniej dla naszego oka wygląd jego jest bardzo dziwny, a to z powodu przesunięcia pomostu nawigacyjnego na dziób i nieprzeciętnej długości. Brak też całkowicie własnych urządzeń przeładunkowych.





KOMINOWE HISTORYJKI. Oto dalszy ,,niecodzienny" komin na współczesnym okręcie wojennym: komin — ,,dyskretny", umieszczony wewnątrz masztu niszczyciela.

BĄBLE

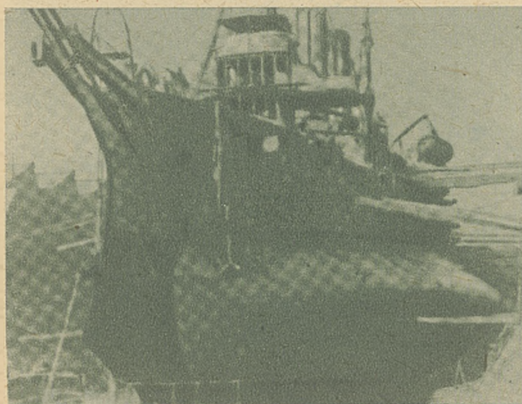
W publikacjach o tematyce wojenno-morskiej, zwłaszcza zaś w pracach omawiających okres sprzed i z czasu pierwszej wojny światowej, spotyka się często termin niezrozumiały dla przeciętnego czytelnika. Terminem tym jest angielski ,,bulge" lub bulges". Czytamy na przykład, że pancernik posiadał ,,bulges", że ,,bulges" miały go chronić przed niszczącymi skutkami trafienia torpedą itd. Rzadko jednak gdzie natrafić można na wyjaśnienie, co to są te cudaczne ,,bulges", jak wyglądają i... jak się właściwie powinno je po polsku nazywać.

,,Bulge" oznacza wzdęcie, wybrzuszenie. Słowem tym (lub innym słowem angielskim ,,blister", albo niemieckim ,,Wulst") oznacza się konstrukcyjne wybrzuszenie przeciwtorpedowego wzmocnienia kadłuba, czyli niejako zdublowanie tego kadłuba wzdłuż burt. Przypomina ono nieco wybrzuszenie zewnętrznego kadłuba okrętów podwodnych — jak to widać na poniższym zdjęciu. Dzięki temu wybrzuszeniu ewtl. wybuch torpedy następuje w dość dużej i stosunkowo bezpiecznej odległości od chronionych żywotnych części okrętu.

Ten system obrony biernej okrętu przed niszczycielskimi skutkami trafienia torpedy miał jednak zasadniczą wadę. Było nią znaczne zwiększenie szerokości okrętu (wynoszące przy pancernikach od 3 do 5 metrów), co — z kolei — pociągało za sobą pogorszenie jego właściwości morskich.

Jak w polskich publikacjach nazywa się ,,bulges"? Niestety przeważnie — właśnie... ,,bulges". Czasem natrafić można na mało zrozumiały termin ,,wątory" lub na zupełnie niewłaściwy: ,,cysterny".' Tymczasem istnieje zupełnie poprawny wyraz, nie tylko dobrze brzmiący, ale i dość plastycznie oddający ,,obrzmiałość" tego wybrzuszenia kadłuba, a mianowicie: BĄBLE.

(jotpe)

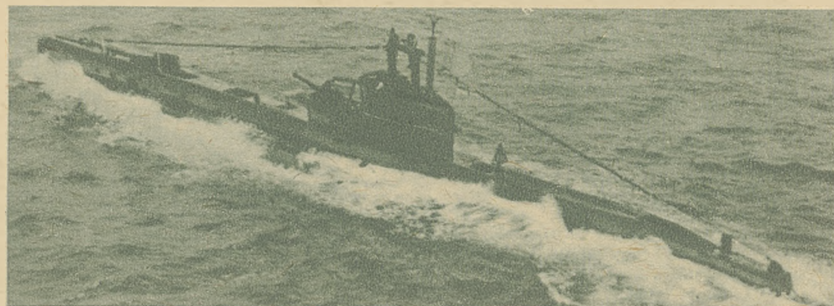


JAK KAMIEŃ W WODĘ...

Niezmiernie rzadko zdarzają się obecnie tak tragiczne wypadki na morzu, w których duże oceaniczne jednostki, wyposażone w najnowocześniejsze urządzenia nawigacyjne i — zdawać by się mogło — niezawodne środki łączności, jak również niezbędny sprzęt ratowniczy, by ginęły bez wieści z niewyjaśnionych przyczyn, pogrążając się nagle w odmętach wód i przepadając bez śladu wraz z całą załogą.

A jednak ,,Affray", brytyjski okręt podwodny, który w połowie kwietnia br. przeprowadzał w Kanale La Manche próby pływania w stanie zanurzonym, zaginął jak kamień rzucony w wodę.

W jakich okolicznościach wydarzyła się ta katastrofa?



,,Affray" opuścił bazę w Portsmouth w nocy z niedzieli na poniedziałek i następnego wieczoru, to jest w poniedziałek, 16 kwietnia 1951 roku o godzinie 21.15, przeszedł w stan zanurzenia na południu od wyspy Wright. Okręt szedł w kierunku zachodnim z szybkością 4½ węzła. Wynurzenie ,,Affray'a" przewidziane było na godzinę 8,30 we wtorek, jednak w oznaczonym terminie nie nastąpiło. W rezultacie admiralicja brytyjska ogłosiła alarm i wszczęła poszukiwania zaginionego okrętu w całym pasie Kanału La Manche, zaś wieczorem tego dnia podała komunikat o zaginieniu.

Nieomal natychmiast nieszczęśliwy ten wypadek stał się czołowym ,,szlagierem" żądnej sensacji zachodnio - europejskiej i amerykańskiej prasy kapitalistycznej. Z dnia na dzień, niemal z godziny na godzinę rosło napięcie towarzyszące poszukiwaniom zaginionego okrętu, dochodząc do punktu kulminacyjnego, gdy według obliczeń we wnętrzu ,,Affray'a" kończył się zapas tlenu. 40 godzin od chwili zanurzenia, 45 godzin. 48 godzin...

I wreszcie koniec. 60 godzin minęło od zanurzenia ,,Affray'a". Stracono wszelkie nadzieje. ,,Perduta ogni speranza" — czytamy w prasie włoskiej, i powtarzają to inne pisma , każde w swoim języku.

Koniec. We wnętrzu ,,Affray'a" zgasła ostatnia iskierka życia (jeśli nie nastąpiło to już znacznie wcześniej) i żądny sensacji świat zachodni powoli się uspokoił i ochłonął, nieco zawiedziony, zabrakło bowiem epilogu. ,,Affray'a" dotąd nie odnaleziono...

Mila po mili, kabel po kablu zbadano wody północnej części Kanału i.... kilkakrotnie Agencja Reutera puszczała w świat triumfalną wiadomość o odnalezieniu ,,Affray'a". To niszczyciel ,,Scorpion" natrafił rzekomo na ślad zaginionego okrętu, to operator radiowy ,,Reclaima" odebrał sygnał ,,Affray'a", to czteromotorowy samolot uzyskał trzy ,,kontakty" magnetyczne w swoim aparacie wykrywczym. Wszystkie te wiadomości okazały się jednak ,,próbnymi balonami", obliczonymi na wywołanie sensacji i zostały przez admiralicję zdementowane.

Przyczyna katastrofy została nieznana; wysunięto jedynie szereg hipotez, które na ogół są zgodne w jednym, że prawdopodobnie ,,Affray" po pójściu na dno przewrócił się na burtę lub — być może nawet — do góry stępką, co uniemożliwiło wypuszczenie boi alarmowej. Jak wiadomo boja alarmowa pomalowana jest na jasny kolor (żółty, różowy, pomarańczowy) farbą anilinową, która w wodzie rozpuszcza się, zabarwiając morze w promieniu kilku mil. Ponadto boja taka wyposażona jest w aparat telefoniczny, umożliwiający ratującym skontaktowanie się z ratowanymi.

Niezależnie jednak od tego, co spowodowało katastrofę ,,Affray'a" — przyczyna z zewnątrz (np. dotąd niewyłowiona mina), czy z wewnątrz (wadliwe działanie mechanizmów okrętowych) — pozostaje pewne, że środki i metody ratownicze na współczesnych okrętach podwodnych państw kapitalistycznych, nie są wystarczające. Nie są wystarczające dlatego, że cały nacisk przy ich budowie i wyposażeniu kładzie się na uzbrojenie — jak to słusznie podkreślił sprawozdawca ,,L'Humanité".

Przeciętnie 35% wyporności okrętu podwodnego stanowi ciężar kadłuba, 40% — ciężar maszyn, zaś 10% — uzbrojenia. Pozostałe 15% muszą ,,wystarczyć" na: 1. Urządzenia nawigacyjne, jak peryskop, chrapy itp.; 2. ,,żywą wagę" załogi, jej wyposażenie, żywność, wodę itd.; 3. Urządzenia podsłuchowe, radarowe i inne; 4. Sprzęt ratowniczy.

Jeśli obliczyć to dokładniej, na każdą tonę wagi torpedy wypada zaledwie 10 kg wagi sprzętu ratowniczego. Z powyższego wynika, że urządzenia zabezpieczające życie załogi pochłaniają zaledwie jedną setną tego, co przeznacza się na zapewnienie siły ofensywnej okrętu podwodnego.

I to jest główny powód tragicznego zaginienia ,,Affray'a" i śmierci 75 ludzi jego załogi.

Zupełnie podobna przyczyna stanowiła główny powód niepowodzenia akcji ratowniczej innych zatopionych okrętów podwodnych państw kapitalistycznych, jak np. ,,Thetisa" czy ,,Truculenta".

JERZY PERTEK

...ZAGINĄŁ H.M.S. „AFFRAY"

SŁOWNICZEK

TERMINOLOGII MORSKIEJ UŻYTEJ W TREŚCI NUMERU

CHRAPY — inaczej „maszt powietrzny" — urządzenie zastosowane pod koniec ubiegłej wojny — umożliwiające okrętowi podwodnemu używanie silników Diesla podczas marszu w zanurzeniu. Jest to rodzaj podwójnej rury, która — wysunięta z o. p. ponad powierzchnię morza — z jednej stro-



ny dostarcza dieslom niezbędnego do ich pracy powietrza, z drugiej — usuwa z wnętrza spaliny powstałe na skutek pracy diesli. Dzięki chrapom współczesny o. p. nie potrzebuje podczas całego bojowego rejsu ani razu się wynurzać.

FREGATA — dawniej trzymasztowy, średniej wielkości zwrotny i szybki okręt wojenny — używany do zwiadów, dalekich rozpoznań, samodzielnych akcji bojowych o mniejszym znaczeniu itp.; prototyp współczesnego krążownika. Dzisiaj fregatą — jest to okręt wojenny o wyporności ok. 1500 ton — stworzony specjalnie do ochrony jednostek handlowych przed nieprzyjacielskimi okrętami podwodnymi oraz lotnictwem. Fregatą nazywa się także każdy typ 3-, 4- i 5-masztowego żaglowca, posiadającego na wszystkich masztach reje.

KAPITAN II RANGI — w Marynarce Wojennej Radzieckiej stopień oficerski odpowiadający naszemu komandorowi-porucznikowi w marynarce, wzgl. podpułkownikowi w armii lądowej.

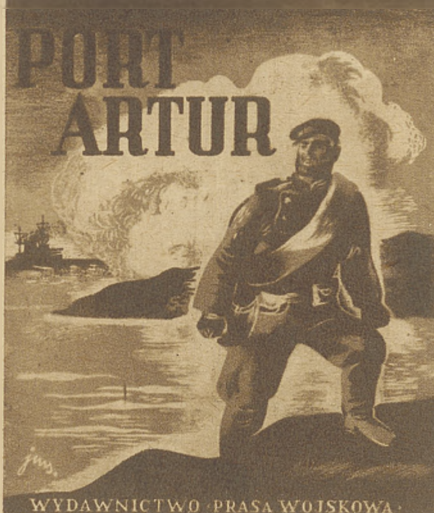
KATAPULTA — urządzenie na większych okrętach wojennych, służące do „wystrzeliwania" w powietrze znokrętowanych na pokła-



dzie wodnosamolotów. Zastępuje ono normalny start z powierzchni wody. Katapulta składa się z odcinka szyn i wózka, na którym ustawia się wodnosamolot. „Wystrzeliwanie" odbywa się najczęściej przy pomocy sprężonego powietrza. Katapulty stosuje się również i na lotniskowcach, celem przyspieszenia i ułatwienia startu zaokrętowanym na nich samolotom kołowym.

TRAŁOWIEC — inaczej poławiacz min — okręt wojenny przystosowany do poszukiwania i niszczenia min morskich zarówno uderzeniowych jak i magnetycznych, ciśnieniowych oraz akustycznych. Charakteryzuje go niewielkie zanurzenie. Rozróżniamy trałowce floty — większe, silniejsze i szybsze — przeznaczone do towarzyszenia zespołom okrętów wojennych oraz trałowce przybrzeżne — mniejsze i wolniejsze — oczyszczające wody terytorialne, redy portów, tory wodne itp.

LEKTURA MORSKA



Ukazanie się na półkach księgarskich powieści historycznej Stiepanowa pt. „Port — Artur" zapełnia w literaturze marynistycznej pewną, dość dotkliwie dającą się odczuć lukę. Wiadomo jak wdzięcznym tematem dla pisarzy morskich, i to zarówno historyków jak i literatów, były morskie działania wojny rosyjsko-japońskiej: historia walk eskadry port-arturskiej oraz odyssea Drugiej Eskadry Oceanu Spokojnego i jej marsz ku zagładzie, jaka ją spotkała pod Cuszimą. Ta tułaczka floty rosyjskiej z Kronsztadtu wokół Europy, Afryki i Azji oraz bitwa, w której marynarze rosyjscy dali tyle dowodów bezprzykładnego bohaterstwa, znalazły już dawno swego piewcę w osobie Aleksego Nowikow — Priboja. Ten chłop z Tomskiego Obwodu, który do carskiej floty wojennej dostał się z poboru, był naocznym świadkiem wydarzeń, opisanych później w obszernej książce zatytułowanej „Cuszima". Oprócz niej ukazało się wiele innych książek naukowych i popularnych, omawiających ten jedyny w swoim rodzaju rejs współczesnej floty wojennej przez trzy oceany i jej całkowitą zagładę. Natomiast wcale nie mniej ciekawe dzieje Pierwszej Eskadry Oceanu Spokojnego, która przecież zanotowała na swym koncie szereg sukcesów w walce z blokującą Port Artur flotą japońską, długo czekały na godne ich zobrazowanie w dziele na miarę „Cuszimy". Dokonało tego pióro A. Stiepanowa, czego najlepszym dowodem, że jego „Port Artur" odznaczony został Nagrodą Stalinowską.

Wprawdzie głównym tematem książki jest obrona twierdzy port-arturskiej, jednak wszystkie ważniejsze wydarzenia morskie na wodach oblewających półwysep kwantuński, wszystkie wypady poszczególnych zespołów eskadry port-arturskiej oraz bitwy i potyczki morskie, zostały w niej omówione. A więc, zacytujmy przykładowo: podstępny atak japońskich torpedowców na stojące na redzie Port-Artura pancerne okręty, wypady rosyjskich krążowników pancernych („Bajan" i „Pallada") oraz lekkich zespołów („Askold", „Nowik" i torpedowce), zatonięcie na minie pancernika „Pietropawłowsk" z admirałem Makarowem na pokładzie, klęska floty japońskiej w dniu 2 maja 1904 r. itd.

Powieść „Port Artur" osnuta jest — jak już wspomniano — na kanwie historycznych wydarzeń lat 1904/5. W mistrzowski sposób kreśli autor sylwetki czołowych postaci dramatu port-arturskiego: słynego uczonego i wybitnego taktyka admirała Makarowa, śmiałego dowódcy krążownika kapitana II rangi Essena (późniejszego d-cy floty bałtyckiej w roku 1914) i uwielbianego przez żołnierzy generała, „ojczulka" Kondratienkę, jak również nędzne kreatury w generalskich mundurach: Stessel'a, Foka, Nikitina i otaczającą ich czeredę pomniejszych sprzedawczyków, złodziei mienia publicznego, huliganów i „złotej, wysoko urodzonej młodzieży" w gwardyjskich mundurach. Tym przedstawicielom rozkładającego się ustroju carskiego, ich podłości i nieudolności przeciwstawia jednak autor w silnych akcentach gorący patriotyzm, odwagę i waleczność szeregowych armii i floty oraz większości niższych oficerów.

Nie jest łatwo przeczytać „jednym tchem" ponad 600 stron pierwszego tomu tej powieści, ale i trudno oderwać się od tej pasjonującej lektury. Kto zaś ją ukończy będzie z niecierpliwością oczekiwał ukazania się drugiego tomu i dalszych losów port-arturowskiej twierdzy i jej obrońców.

J. P.

---

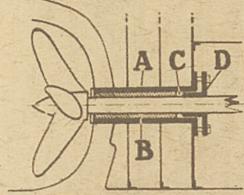
*) A. Stiepanow — Port Artur. Powieść historyczna. Tłumaczył z ros. Adam Galis. Wydawnictwo „Prasa Wojskowa", Warszawa 1950. Tom I str. 632, cena zł. 20.70.

Chwila zatonięcia japońskiego pancernika „Hatsuse", zatopionego przez eskadrę port-arturską 2 maja 1904 roku.



„Corsse“, Warszawa. Zamieszczony poniżej rysunek wyjaśni Wam dokładnie, jak jest skonstruowane łożysko, poprzez które wał śruby wychodzi na zewnątrz kadłuba. Zarówno rysunek, jak i objaśnienie do niego wzięliśmy z książki A. Garnuszewskiego „Budowa Okrętu“. Objaśnienie brzmi następująco:

„Począwszy od tylnej grodzi zderzeniowej wał śrubowy wchodzi do tzw. pochwy przyśrubowej (A). Wewnątrz tej stalowej, lanej pochwy wstawia się cienką rurę z brązu i umieszcza wzdłużne listwy z drze-



wa gwajakowego (B), wyróżniającego się trwałością i tłustością włókien. Na tych listwach obraca się koniec wału śrubowego. Wał na przestrzeni pochwy przyśrubowej również posiada brązową licówkę. Wszystko to robi się w celu zmniejszenia tarcia wału śrubowego o pochwę. Biorąc pod uwagę, że dozór nad tym końcowym łożyskiem wału jest niemożliwy z braku dostępu, chłodzenie odbywa się tylko dzięki wodzie, która ma możliwość przenikania między listwami. Ażeby woda, która jest w pochwie, nie dostała się do wnętrza statku, na grodzi zderzeniowej od wewnątrz statku ustawia się dławicę zapełnioną szczeliwem (C), naciskanym za pomocą tulei pochwy przyśrubowej i sworzni, wstawionych w jej kołnierz, a zamocowanych na grodzi wodoszczelnej (D)“.

To byłaby odpowiedź na pierwsze pytanie. A teraz na drugie: W sierpniowym numerze „Młodego Żeglarza“ będą umieszczone plany modelu okrętu z XVII wieku. Wzajemne serdeczne pozdrowienia.



Król Lesław, Jelenia Góra. Ponieważ w „Młodym Żeglarzu“ nie prowadzi się obecnie działu „Rozrywek Umysłowych“ — logogryfy Wasze przekazaliśmy do wykorzystania redakcji dwutygodnika „Ster“.

Rosowski Mieczysław, Kępno Wlkp. Kurs radiotelegrafistów, rozpoczęty na początku roku 1951 kończy się z końcem b.r. Następny kurs rozpocznie się z początkiem roku 1952. Podania wraz z życiorysem należy składać w końcu roku 1951 (wrzesień—październik) na adres: Centralny Zarząd PMH, Wydział Szkoleniowy, Gdynia, ul. 10-go Lutego 24.

Dziemianowicz Jerzy, Bartoszyce. W sprawie, o którą pytacie, udzieli Wam informacji Rejonowa Komenda Uzupełnień w Waszym mieście powiatowym.

Wilczyński Rafał, Krzyż Wlkp. Zwróćcie się bezpośrednio do Zarządu Okręgu Ligi Morskiej w Waszym mieście wojewódzkim, który udzieli Wam wyczerpujących wyjaśnień w interesującej Was sprawie.

ROZWIĄZANIE
WIELKIEGO KONKURSU PT. „GDZIE UMIEŚCISZ TYCH LUDZI?“

ZAMIESZCZONEGO W 3/4 NUMERZE „MŁODEGO ŻEGLARZA“.

Prawidłowe rozwiązanie powinno brzmieć: 1 — G; 2 — D; 3 — E; 4 — C; 5 — H; 6 — A; 7 — F; 8 — I; 9 — B.

W WYNIKU LOSOWANIA NAGRODY KSIĄŻKOWE OTRZYMALI: Andruczyk Marian, Augustów; Augustyn Stanisław, Rożnowice; Bajurny Czesław, Zielona Góra. Borkowski Zbigniew, Olsztyn; Borys Lidia, Przemyśl; Bernaczyk Henryk, Międzychód; Bublewska Anna, Łowicz; Berliński Mieczysław, Skarżysko Kam.; Burczyński Janusz, Lublin; Cywiński Zbigniew, Nowy Staw; Chojnacki Janusz, Grudziądz; Czekański Sylwester, Kluczbork; Ciechowski Tadeusz, Grudziądz; Chadzyński Wojciech, Piotrków Tryb.; Chyb Wiesław, Zielona Góra; Czarlińska Maria, Poznań; Czerniawski Ryszard, Sandomierz; Drab Andrzej, Opoczno; Dawganiuk Bogdan, Opole; Dorochowicz Leszek, Augustów. Dukaczewski Zdzisław, Częstochowa; Dembek Zbigniew, Pelplin; Danilczuk Wiktor, Siedlce; Dunicz Romuald, Juków; Figiela Tadeusz, Przeworsk; Fijałkowski Andrzej, Piotrków Tryb.; Gawęda Jerzy, Żywiec; Gromnicki K., Chełm Lubelski; Górkiewicz Zbigniew, Białośliwie; Gutowski Piotr, Grójec; Głuszczak Tadeusz, Zgierz; Grzebyk Józef, Rzeszów; Hanke Krystyna, Suchy Bór; Hagen Zbigniew, Bytów; Hacia Zdzisław, Warszawa; Janson Zbigniew, Pasłęk; Jürgen Jeromin, Mrągowo; Jankowski Andrzej, Toruń; Jurga Andrzej, Warszawa—Praga; Jemioła Leopold, Piła; Jasiński Zbigniew, Biłgoraj; Jurkiewicz Kazimierz, Świder; Kochański Leon, Lublin; Kurc Zbigniew, Wrocław; Kwiecień Zdzisław, Pszczyna; Krogulec Izabella Piła; Kruszyński Zygmunt, Białystok; Koziełło Jerzy, Olsztyn Maz.; Korzonkiewicz Władysław, Bielsko; Kołpak Władysław, Skomielna Biała; Kosiński Janusz, Włocławek; Kubatko Anna, Kraków; Kucharewicz Aleksander, Biała Podlaska; Lalka Witold, Namysłów; Lewandowski Józef, Płock; Lewiński Adam, Oświęcim; Łysakowski Jerzy, Wąbrzeźno; Mazurkiewicz Orest, Opole; Marianowska Mira, Wągrowiec; Modliński Jacek, Podkowa Leśna; Matosek Stanisław, Łękowice; Michalek Zdzisław, Kłodzko; Makowski Stanisław, Chełmża; Myśliwiec Lesław, Brzeg n/Odrą; Małłek Robert, Ełk; Münnich Bogdan, Kraków; Nyszler Zygmunt, Zagórów; Oleksy Marian, Ełk; Olszak Henryk, Pełcznica; Pazoła Leszek, Leszno Wlkp., Piotrowski Ludwik, Kłodzko; Placek Zygmunt, Zduńska Wola; Plewik Włodzimierz, Bełżyce; Piepiórka Marian, Pelplin; Pytel Andrzej, Warszawa; Rapiński Jerzy, Aleksandrów Kujawski; Rupniewski Zbigniew, Złocieniec; Ratusiewicz Euzabiusz, Skierniewice; Radziejewski Stefan, Kalisz; Różański Grzegorz, Młynkowo; Salamon Ireneusz, Skierniewice; Sałdan Wiesław, Nisko; Smolka Wiesław, Głuchołazy; Starzycki Andrzej, Kraków; Sroka Edmund, Tranów; Świątkiewicz Włodzimierz, Ostrowiec Śl.; Szczepańska Zofia, Kłodzko; Tkaczenko Zdzisław, Trzebinia; Tengowski Tadeusz, Gdynia-Grabówek; Trześniowski Jerzy, Rzeszów; Ujma Lucjan, Żukowo; Ulas Tadeusz, Pabianice; Wierzbicki Jan, Olszyna Lubańska; Wiatr Franciszek, Tarnów; Woszczyński Zbigniew, Augustów, Wołkowski Adam, Inowrocław; Wędrychowicz Julian, Biecz; Zawadka Marian, Bielawa; Żarów Józef, Wilkoryja; Żak Jerzy, Nowy Sącz.

Zakłady Wklęsłodrukowe RSW „Prasa“ — Warszawa 2-B-31680

MŁODY ŻEGLARZ

nr. 7
LIPIEC 1951
Młodzieżowe pismo popularyzacyjno - szkoleniowe

LIGI MORSKIEJ

Adres redakcji: Gdańsk, Wały Piastowskie, gmach ZPGG, IV p., tel. 426-14; Adres administracji: Gdańsk, Wały Piastowskie, gmach ZPGG, IV p., tel. 411-68; Delegatura w Warszawie, ul. Widok 10, tel. 705-29.

REDAGUJE ZESPÓŁ



Polski okręt wojenny z XVII wieku
mal. A. Suchanek

TREŚĆ NUMERU:



WARUNKI PRENUMERATY:

kwartalnie	—	3 zł
półrocznie	—	6 zł
rocznie	—	12 zł

Wpłat dokonywać należy bezpośrednio na konto PKO I-19107/110 PPK „RUCH“ — Centralna Ekspozytura, Warszawa, ul. Srebrna nr. 12.



UWAGA MODELARZE! Następny numer „Młodego Żeglarza" poświęcony będzie całkowicie modelarstwu. Znajdziecie w nim plany modelu historycznego okrętu polskiego z okresu bitwy pod Oliwą oraz plany modelu jachtu regatowego. Powiedzcie o tym swym kolegom!